N° 277. — 6e Année.
(Tous les Jeudis)

Dans ce Numéro, un hors-texte en couleurs : MAINGUET

31 Décembre 1903
40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

Un beau coup de pied au Football-Rugby

ABONNEMENTS
France ..... 16 fr.
Etranger .... 20 fr.
Téléph. Réd. 280-56. Adm. 280-52

Pierre Lafitte & Cie
Editeurs de *Femina*, de *Musica* et de la *Vie au Grand Air.*
9, avenue de l'Opéra, Paris

L'Ecurie de Sa Majesté Jacques Ier. — Au Vélodrome d'Hiver. Le Grand Prix d'Ouverture.

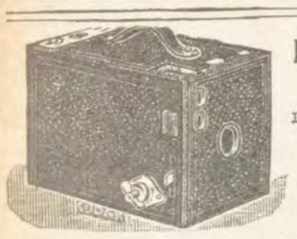
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS **KODAK** SONT LES MEILLEURS

KODAK ▲ KODAK ▲ KODAK

CADEAUX

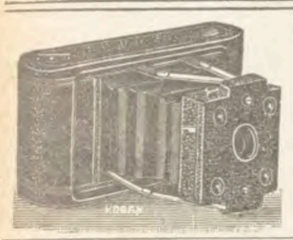
A OFFRIR OU A RECEVOIR!!



LE BROWNIE

L'APPAREIL IDÉAL POUR LES ENFANTS ET LES JEUNES GENS

Donne des épreuves 6×6 c/m. **6 fr. 50**

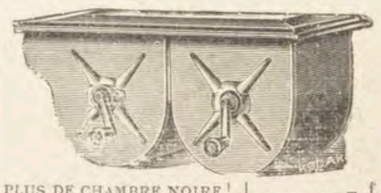


LE KODAK PLIANT N° 0

UN VÉRITABLE BIJOU PAR SA FORME ET SA LÉGÈRETÉ IL SE RECOMMANDE AUX DAMES ET AUX JEUNES FILLES

Donne des épreuves 4½×7 c/m. **33 fr.**

LA MACHINE KODAK A DÉVELOPPER EN PLEIN JOUR



PLUS DE CHAMBRE NOIRE! PLUS DE CUVETTES! PLUS DE DOIGTS SALIS!

Modèles depuis **14 f.**

EN VENTE CHEZ

PARIS 5, Avenue de l'Opéra, 4, Place Vendôme

EASTMAN KODAK

LYON 26 et 28, rue de la République

et dans toutes les bonnes maisons de fournitures photographiques

Catalogue général illustré envoyé franco sur demande

KODAK ▲ KODAK ▲ KODAK ▲ KODAK

POUR ÊTRE FORTS

Faites de l'EXERCISEUR **ATHLÈTE** dont les poignées à LEVIER (Brevetées) forcent les muscles à la contraction, tenant la volonté en éveil, malgré soi.

LE PLUS COMPLET DES EXERCISEURS UN SEUL POUR UNE FAMILLE !!!

Intéressante brochure explicative FRANCO.

6 FORCES comme exerciseur

14 FORCES comme extenseur

21 Fs 00 PORT 0'85

A.A. TUNMER NOUVEAUTÉS SPORTIVES

27, R. du Quatre-Septembre. Téléphones 236-57 CATALOGUE

146, R. de la POMPE PARIS 685-86 des SPORTS. FRANCO

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de 10f.

TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.

— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

La **Maison EYQUEM,**

191, Boulevard Péreire, PARIS

pourra vous livrer à partir de **25** *fr. des appareils reproduisant à mille exemplaires l'écriture de votre machine à écrire ou à trois mille exemplaires, votre écriture manuscrite.*

Fabrique de Papiers cirés

APPAREILS EXTRA-RAPIDES

Pour imprimer sans préparation et en noir

les Circulaires, Convocations, etc.

TÉLÉPH : 508-77

Société Anonyme des Automobiles

MOTOBLOC

Châssis 1903

10 Chevaux — 2 Cylindres

6000 francs

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout

102, Rue des Vivants, 102

BORDEAUX-LA BASTIDE

ÉCLAIREURS BLÉRIOT

16 Rue Duret PARIS

Orléans — Loiret

MÉRÉ DE CHANTILLY

Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*

Effet gradué à volonté.—Pas de traces.

LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ

Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ

Dite ***Trésor du Sportsman.***

Liniment révulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux

La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO (GESTRES et VERS DU CHEVAL) 3 fr. la Boîte

---

SUSPENSOIR MILLERET

élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50

pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.

BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.

LE GONIDEC. 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

RADIOGRAPHIE **RADIGUET**

13 et 15, boulevard des Filles-du-Calvaire, PARIS

PRIX SANS PRÉCÉDENTS

VOITURES

6 chevaux, Moteur de **DION**

3700 francs —

12 chevaux, Moteur de **DION**

6500 francs —

MOTTE

25, Rue de Courcelles, à LEVALLOIS

MOTOCYCLETTES, CYCLES avec pièces embouties **CLEVELAND**

Costumes de Cuir pour Dames

PAUL DUPUIS

CRÉATEUR

5, rue Daunou, PARIS

PLUS D'ENGELURES

Soulagement immédiat, guérison en 3 jours

PAR LE

Baume Saint-Vincent

Phie PATRIARCHE, Nevers, 1 fr. 50, fo 1 fr. 60.

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.

113, faub. St-Honoré, Paris

LES AUTOMOBILES MERCÉDÈS

Détentrices de la Coupe **GORDON-BENNETT**

vont faire sensation au prochain SALON DE L'AUTOMOBILE et seront les plus demandées sur le marché automobile en 1904.

20-24 CHEVAUX ◆ 28-32 CHEVAUX ◆ 40 CHEVAUX ◆ 60 CHEVAUX

TRÈS IMPORTANT. — Les commandes pour 1904 étant près d'atteindre le chiffre de production, prière de s'inscrire sans retard.

NOUVEAUTÉS:

Long châssis

Suspension extra-souple

Silence absolu

C'est l'idéal pour le tourisme.

Renseignements à demander à **M. C.-L. CHARLEY**

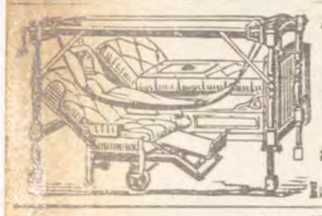
71, Avenue des Champs-Élysées, PARIS

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF POUR LA FRANCE

Télégraphe : AMCHARLEY — Téléphone : 549-77

Lire "Musica"

Numéro de Noël



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades

S'adaptant à tous les Lits

DUPONT

Fabricant breveté s.g.d.g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX

à Paris, 10, Rue Hautefeuille

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES

Envoi franco du Catalogue contenant 423 fig.

L'Appareil PHOTO JOUGLA 45, Rue de Rivoli

SINNOX *se charge en* **PLEIN JOUR** *avec la Boîte de Plaques elle-même.*

Ernest **LOSTE** *37, RUE BRUNEL* —(Téléph. 557-43)—

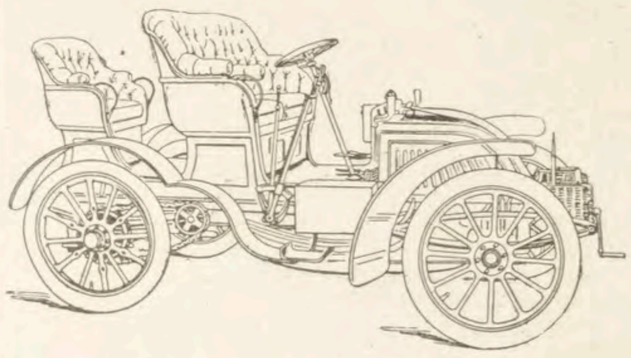
Livre des Voitures **CLEMENT**

2 & 4 CYLINDRES

NOUILLES & MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS

BISCUITS SCAPINI

MAISON PRINCIPALE 38, Bd de Strasbourg — PARIS



SPIDER ROI DES BELGES

A. VEDRINE & Cie

Carrossiers

COURBEVOIE

(Seine)

Téléphone : 562-62

• PNEU •

CONTINENTAL

GAGNANT LA COUPE

GORDON-BENNETT

18, RUE BRUNEL, PARIS

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

PHONOGRAPHE "VÉRITÉ"

POUR RIEN

Dernière Création des USINES PATHÉ Frères

ATTENTION! Cent gros Cylindres *artistiques de 90 millimètres au talon, nouveaux. Collection colossale de* **Cent Chefs-d'œuvre** *dans tous les genres.*

Ne confondez pas les nouveaux gros cylindres artistiques de 90 millimètres au talon avec les anciens cylindres et les disques nasillards et grinçants.

ATTESTATIONS extraites de notre

LIVRE D'OR

FAURE, de l'Opéra.
Je déclare que vos appareils ont reproduit les morceaux que vous m'avez fait entendre d'une façon supérieure à ce que j'avais entendu jusqu'ici.

SARAH BERNHARDT
Je n'hésite pas une seconde à affirmer que ce que je viens d'entendre est admirable et au-delà de toutes mes espérances. C'est ce que j'ai entendu de plus pur, de plus complet. Je l'affirme.

DELMAS, de l'Opéra.
Vos merveilleux instruments, sont les plus parfaits, d'une extraordinaire sonorité, d'une pureté et d'une beauté absolument incontestable.

LASSALLE, de l'Opéra.
Vous voulez un autographe?
Serait-ce de ma voix?
Je connais un phonographe
Qui le donne pour moi.
C'est dire que je laisse à votre merveilleuse invention le soin de me faire connaître aux générations futures.

BOUVET, de l'Opéra-Comiq.
J'ai constaté dans vos derniers enregistrements un énorme progrès qui vous fait honneur et dont je vous félicite.

SILVAIN, de la Com.-Franç.
Vous gravez les sons sur vos cylindres avec autant de netteté et de précision qu'on imprime les mots sur les pages du livre. C'est une trouvaille merveilleuse qui va rendre l'art de dire aussi durable que l'art d'écrire.

RENAUD, de l'Opéra.
Vos phonographes! C'est mieux que nature! Je vais après cela perdre toute modestie.

SOULACROIX, de l'Opéra-Com.
J'ai chanté dans toutes sortes d'appareils phonographiques. J'ai le plus grand plaisir à constater que les Phonographes Pathé sont de beaucoup supérieurs, je leur décerne mon grand prix.

etc., etc.

100 GROS CYLINDRES

Le Phonographe "VÉRITÉ" possède la Vie et la Parole!!

C'est le Perfectionnement immuable du Phonographe!

Les gros Cylindres artistiques pour 2f25 au lieu de 2f50 — Le Phonographe **"VERITE"** interchangeable pour gros et petits cylindres **POUR RIEN.**

ATTENTION!

N'achetez jamais un Phonographe qui n'a pas les deux mandrins pour utiliser les petits Cylindres d'autrefois et les nouveaux Cylindres de 90 m/m au talon. Vous le regretteriez amèrement! — Notre Phonographe "VERITE" avec son dispositif est une **TRANSFORMATION RADICALE DE LA MACHINE PARLANTE.**

Gardez-vous d'acheter une machine accompagnée de quelques morceaux que vous devriez répéter sans cesse. Il vous faut **100 GROS CYLINDRES** *pour pouvoir varier toujours les auditions. — Cent Cylindres!! de quoi marcher nuit et jour!!*

Nos gros Cylindres sont "l'alter ego" des artistes, c'est-à-dire d'autres eux-mêmes! Quant à l'appareil, il est maintenant imperfectible!

Nous sommes concessionnaires généraux pour la vente à termes de tous les produits des célèbres Etablissements Pathé frères (3,200 ouvriers), à Chatou, près Paris.

TROMPETTES éclatantes de la Renommée, sonnez la fanfare éternelle des sublimes triomphes! Tocsins formidables des monuments cyclopéens et carillons minuscules des tours ancestrales, jetez aux vents de la plaine et des monts vos notes d'airain. Que l'heureuse nouvelle se répande comme si l'aigle altier, vivant symbole, volant de clocher en clocher, le portait à la France tout entière!!

Le Phonographe "VÉRITÉ" est né!

Sarah Bernhardt, Coquelin, *de la Comédie Française;* **Delmas, Vaguet, Dupeyron, Tanesy, Lassalle,** *de l'Opéra;* **Soulacroix, Gauthier; Boyer, Piccaluga, Bouvet, Mary-Boyer,** *de l'Opéra-Comique,* **Aumonier, Ballade, Maréchal, Bergeret, Polin, Fragson, Charlus,** *du Conservatoire et des Concerts Parisiens;* **Judic, Yvette Guilbert** et cent autres encore, tous ces admirables artistes que le monde entier fête et acclame, viennent de consigner dans notre Livre d'Or leurs pensées et leurs réflexions qui se résument par ces mots lapidaires: « Voici le prodige des prodiges, la merveille des merveilles. Ceci n'est plus un phonographe ni une machine qui parle et qui chante, c'est notre *alter ego*, c'est **un autre nous-mêmes!** »

Que nous voilà loin des phonographes d'il y a quelques années qui pourtant, à si juste titre, émerveillèrent le monde! Plus de machine, maintenant, mais l'artiste lui-même! Plus l'imitation, mais le plus pur cristal de l'organe humain! Plus de grésillement ni de son métallique, mais l'*absolue réalité!* Toutes les célébrités du théâtre sont positivement là, devant nous. A votre gré, elles interprètent leurs chants les plus mélodieux ou bien, dans une envolée tragique, elles arrachent à leur âme d'artiste les plus sublimes élans qui font tressaillir les plus aguerris! Et cela pour vous seul, aimable lectrice ou cher lecteur, dans l'unique but de vous charmer et de vous plaire!!

Le Phonographe **"VÉRITÉ"**, triomphant et superbe, succède désormais à tous les phonographes, aux graphophones et autres appareils à disques et à plateaux de fabrications récentes; son écrasante supériorité est un fait acquis et si nous avons dit: Plus que machine, c'est parce que, *Seul*, il possède **LA VIE!!** Son dispositif *Vérité* met *l'organe du chanteur en communication directe avec l'auditeur sans plus passer par le mécanisme* comme cela s'est toujours fait jusqu'ici. Cette invention stupéfiante vient, d'un coup de baguette magique, porter la matière à l'égal de l'être vivant! Et déjà l'Académie des Sciences et l'Opéra de Paris ont été le théâtre d'expériences mémorables en présence de toutes les notabilités des Arts et de la Presse: les artistes alternaient leurs chants avec l'appareil et il était matériellement impossible de reconnaître la voix humaine de celle du phonographe nouveau!!!

Quant aux cylindres artistiques, ils sont maintenant tout différents de ce qu'ils étaient il y a quelques mois encore. De forte taille, ils atteignent **90 millimètres au talon!** Préparés par des procédés galvaniques, ils sont pour ainsi dire **inusables** et leur ligne d'impression étant approfondie de moitié, ils rendent les sons avec l'éclat naturel de la voix, avec une justesse impeccable et suivent méticuleusement les modulations les plus subtiles et les plus délicates de la musique et du chant.

Deux minutes d'audition suffisent pour convaincre que tous les autres systèmes d'appareils à disques et à cylindres n'existent plus devant le Phonographe "VERITÉ" qui chante les gros cylindres artistiques de 90 millimètres avec une puissance colossale, une voix majestueuse et large identique à celle du chanteur doué du creux le plus remarquable!

Permettez-nous, aimable lectrice ou cher lecteur, de vous offrir **GRATUITEMENT** le **Phonographe "VERITÉ".** Parfaitement, vous avez bien lu, permettez-nous de vous **donner pour rien** le splendide et luxueux phonographe **"VERITÉ"** le seul appareil auquel sont adaptés tous les perfectionnements nouveaux: le dispositif **"Vérité"** qui donne le **souffle de vie** à la matière, le grand diaphragme des Concerts, à bande pneumatique, avec son saphir d'une taille nouvelle, le pavillon **monstre** à évasement mathématique, le mécanisme de haute précision extra fort, les mandrins interchangeables pour gros et petits cylindres, etc., etc. Ce phonographe complet, robuste, indéréglable et définitif, qui nous coûte à nous, fabriqué par 10,000 à la fois, **51 francs.** Oui, cet appareil qui possède la **Vie** et la **Parole.**

LISTE DE NOS 100 GROS CYLINDRES

TOUS LES CYLINDRES DE CETTE LISTE ont été chantés spécialement pour nos Souscripteurs par les premiers artistes de l'Opéra et de l'Opéra-Comique de Paris: MM. **DELMAS, VAGUET, GAUTIER, DUPEYRON, SOULACROIX, TANÉSY, LASSALLE, BOUVET, BOYER, PICCALUGA;** Mmes **MARY-BOYER,** etc., etc. — Les Chansonnettes, Romances, Monologues, par les meilleurs artistes du genre: MM **AUMONIER, MARÉCHAL, WEBER, CHARLUS, POLIN, DRANEM, FRAGSON, JUDIC, COQUELIN Aîné;** Mmes **SARAH BERNHARDT, YVETTE GUILBERT, ROLLINI,** etc.

Tous les orchestres et soli sont exécutés par les *Artistes de l'Opéra et de la Garde Républicaine,*

OPÉRAS

1. Faust. Scène de l'Eglise. — **2.** Faust. Salut, demeure chaste et pure. — **3.** La Juive. Rachel quand du Seigneur. — **4.** Les Huguenots. Plus blanche que la blanche hermine. — **5.** Les Huguenots. Bénédiction des poignards. — **6.** Robert-le-Diable. Evocation des Nonnes. — **7.** Roméo et Juliette. Valse de Juliette. — **8.** Le Trouvère. Son regard, son doux sourire. — **9.** Hérodiade. Vision fugitive. — **10.** La Favorite. O mon Fernand. — **11.** Jocelyn. Berceuse.

OPÉRAS-COMIQUES

12. Dragons de Villars. Ne parle pas. — **13.** Mignon. Elle ne croyait pas. — **14.** Le Roi de Lahore. Promesse de mon avenir. — **15.** La Traviata. Lorsqu'à de folles amours. — **16.** Louise. Air du 3e Acte. — **17.** Le Chalet. Vive le vin, l'amour et le tabac. — **18.** La Dame blanche. D'ici voyez ce beau domaine. — **19.** Si j'étais roi. Dans le sommeil. — **20.** Richard Cœur-de-Lion. O Richard, O mon roi.

OPÉRETTES

21. Rip. Couplets de la paresse. — **22.** François les Bas-bleus. C'est François les Bas-Bleus. — **23.** Miss Helyett. Pour peindre une beauté parfaite. — **24.** La Mascotte. Ces envoyés du Paradis. — **25.** Les Cent Vierges. O Paris, gai séjour. — **26.** Les Cloches de Corneville. Va petit mousse. — **27.** La Fille de Mme Angot. Elle est tellement innocente.

DUOS

28. Miss Helyett. — **29.** Mireille. Duo de Magali. — **30.** Mignon. Duo des Hirondelles.

TRIO

31. Faust. Trio final.

CHŒURS

32. Faust. Chœur des soldats. — **33.** Tannhaüser. Chœur des Pelerins. — **34.** Les Montagnards.

ROMANCES

35. Le Cor. — **36.** Verse Margot. — **37.** Bonsoir Madame la Lune. — **38.** Vous êtes si jolie. — **39.** Pauvres Fous. — **40.** Le Cosaque. **41.** Chanson de Marty. — **42.** La Cloche du Rhin. Serments d'Amour. — **43.** Alleluia d'Amour. — **44.** Dernières Etreintes. — **45.** Madame Grégoire. Vieille chanson.

TYROLIENNES

46. Le Pâtre des Montagnes. — **47.** A la Plaza.

CHANSONNETTES

48. Partie carrée. — **49.** Les Petits Vernis. **50.** Le Fiacre. — **51.** Viens Poupoule. — **52.** Le Cake-Walk. — **53.** La Dernière Carotte. — **54.** Ah! les Petits Pois. — **55.** Camus chez Grévin. — **56.** Situation intéressante. — **57.** Les Jaloux. — **58.** Amour fragile. — **59.** Ballade des Agents. — **60.** Le Terrible Méridional. — **61.** Bonjour Suzon. — **62.** Sans le vouloir. — **63.** Ne me chatouillez pas. — **64.** Chanteur bavard. — **65.** L'Amour boiteux. **66.** Les Papiers. Monologue comique. — **67.** Bois sans soif et Bec salé. Duo comique. **68.** La Chandelle. Duo comique.

DÉCLAMATIONS

69. La Fiancée du Timbalier. — **70.** Lucie. **71.** Cyrano de Bergerac. Ballade du Duel.

ORCHESTRES

72. L'Arlésienne. Prélude. — **73.** Si j'étais Roi. Ouverture. — **74.** Le Grondeur. Marche. **75.** Valse: Toujours ou jamais. — **76.** Valse: La Vague. — **77.** Valse de Faust. — **78.** Schottisch: Schottischs du Carillon. — **79.** Schottisch: Pas des Patineurs. — **80.** Les Mousquetaires au Couvent. — **81.** Mazurka: Jaloux et Coquette. — **82.** Mazurka: Taille de Guêpe. **83.** Quadrille: Orphée aux Enfers. — **84.** Quadrille: La Vie Parisienne. — **85.** Polka: Le Retour du Printemps. — **86.** Polka: Le verre en main. — **87.** Pas de Quatre: Barn dance. **88.** Gavotte: Gavotte de Mignon.

INSTRUMENTS DIVERS

89. Clarinette: Variations sur Malborough. **90.** Violon: Danse Macabre de Saint-Saëns. **91.** Flûte: La Flûte enchantée. — **92.** Piston: Après la Guerre. — **93.** Deux Pistons: Rossignol et Fauvette. — **94.** Cor de Chasse: Messe de St-Hubert. — **95.** Xylophone: At Georgia Camp Meeting. — **96.** Trompettes de Cavalerie: Sonnez trompettes. — **97.** Saxophone: Chanson du Printemps. — **98.** Frères Joyeux. Valse. **99.** Polka des Clowns. — **100.** Express-Orient.

NOUS LE DONNONS POUR RIEN

Permettez-nous également de vous présenter le formidable répertoire des **cent gros Cylindres artistiques de 90 millimètres au talon** dont la liste complète est transcrite ci-contre. Cette bibliothèque énorme qui ne renferme que merveilles et choses d'art, a été composée et enregistrée par les premiers artistes parisiens dont les noms sont trop connus pour qu'il soit utile d'en faire un éloge quelconque!

Et alors que le prix du commerce est de 2 fr. 50, nous avons pu fixer le prix de nos nouveaux gros cylindres de 90 millimètres, inusables, à **2 f. 25** la pièce! C'est à peu près le prix des petits cylindres ordinaires!

Nous venons de mettre 2 millions de cylindres en travail aux usines Pathé, à Chatou, près Paris, où chacun peut aller voir et admirer ce travail fantastique digne des géants fabuleux!

Tout le monde pourra dire désormais: Sarah Bernhardt, Coquelin et Yvette Guilbert diront des vers chez nous, ce soir. Soulacroix, Delmas et Polin chanteront également et, passant du sérieux au comique, l'inimitable Charlus nous dira son *cake-walk* ou la suave chanson *Viens poupoule*, le dernier succès des Concerts parisiens!! Le concert pourra durer nuit et jour, car nous avons **100 numéros sensationnels!!!**

Nous le répétons, alors que le prix des petits cylindres, si défectueux, est encore élevé, le prix de nos nouveaux gros cylindres artistiques, de 90 millimètres au talon, perfectionnés, inusables, n'est que de **2f 25** la pièce, et nous donnons le

Grand Phonographe "VÉRITÉ"

POUR RIEN!!

à tous les acheteurs de notre splendide collection des cent gros cylindres artistiques. De plus, nous accordons à chacun

25 Mois de Crédit

c'est-à-dire que nous fournissons immédiatement et **SANS AUCUNS FRAIS** la collection des 100 gros cylindres et le phonographe, le tout au grand complet, et que l'acheteur ne paie que la somme de **9** fr. par mois jusqu'à complète libération du prix total, soit **225** francs.

Nous vendons en Confiance
25 Mois de Crédit
Rien à payer d'avance.

Ces conditions de vente sont impossibles à refuser; les 100 gros cylindres et l'appareil complet sont fournis immédiatement et on paie **9** fr. après la réception et **9** fr. par mois jusqu'à complète libération du prix total de **225 FRANCS.**

L'emballage est Gratuit.

Les quittances sont présentées par la poste sans frais pour l'acheteur.

On vérifie et on essaye avant d'acheter.

Vendus en confiance, les 100 gros cylindres et l'appareil sont garantis tels qu'ils sont annoncés, ils peuvent du reste être rendus dans les huit jours qui suivent la réception s'ils ne convenaient pas.

Nous répondrons gratuitement à toutes les demandes qui nous seront adressées.

J. GIRARD & Cie
42 et 46, Rue de l'Échiquier.
Magasins d'Exposition et d'Auditions
47, Rue d'Enghien, PARIS (Xe Arrt).

Prière de bien indiquer la Profession ou Qualité.

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je, soussigné, déclare acheter à MM. **J. GIRARD & Cie,** Successeurs de **E. GIRARD & A. BOITTE,** *à* **Paris,** *la Collection des* **CENT GROS CYLINDRES ARTISTIQUES** *et le* **PHONOGRAPHE "VÉRITÉ"** *comme il est détaillé ci-contre, aux conditions énoncées, c'est-à-dire 9 fr. après réception des 100 Cylindres et de l'appareil et paiements mensuels de 9 fr. jusqu'à complète liquidation de la somme de* **225 FRANCS,** *prix total.*

Fait à ..... *, le* ..... *190*.....

Nom et Prénoms ..... SIGNATURE:

Profession ou Qualité .....

Domicile .....

Département .....

(S'il n'y a pas de station de chemin de fer, veuillez indiquer la plus rapprochée.

Prière de remplir le présent Bulletin et de l'envoyer sous enveloppe à l'adresse de:

MM J. GIRARD & Cie, Succrs de E. GIRARD & A. BOITTE
42 et 46, Rue de l'Echiquier, à PARIS (Xe Arrt).

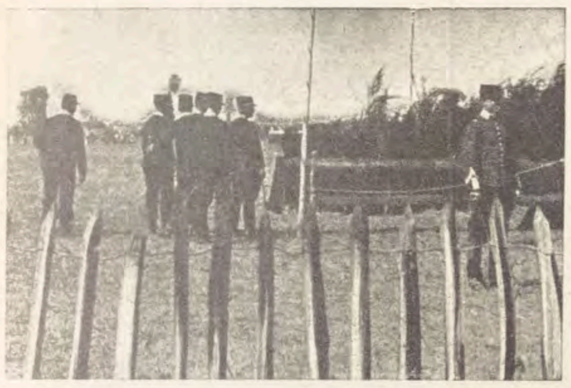
AUTOUR DES SPORTS

NOTRE HORS-TEXTE

MAINGUET. — Mainguet est un de nos professeurs de boxe les plus réputés pour l'élégance et le classicisme de son jeu. Le Championnat du Monde lui a permis de mettre une fois de plus en valeur ses brillantes qualités d'exécutant qu'il transmet à ses élèves. Champion du monde de boxe française (poids moyens), Mainguet a soutenu dans le Championnat du Monde avec Bayle un retentissant assaut dans lequel il a fait preuve d'une endurance tout à fait exceptionnelle. Sa salle du boulevard Haussmann est une des mieux fréquentées et aussi une des plus intelligemment comprises.

LES COURSES MILITAIRES DE MARNIA (ALGÉRIE)

Les officiers de la division d'Oran viennent d'organiser, à Marnia, une grande réunion de courses hippiques qui obtint un très vif succès. En dehors des épreuves ouvertes aux officiers, plusieurs courses, exclusivement réservées aux soldats de l'armée shérifienne, étaient portées au programme de la réunion et furent chaudement disputées.



L'Hippodrome de Marnia — Le Jury des Courses

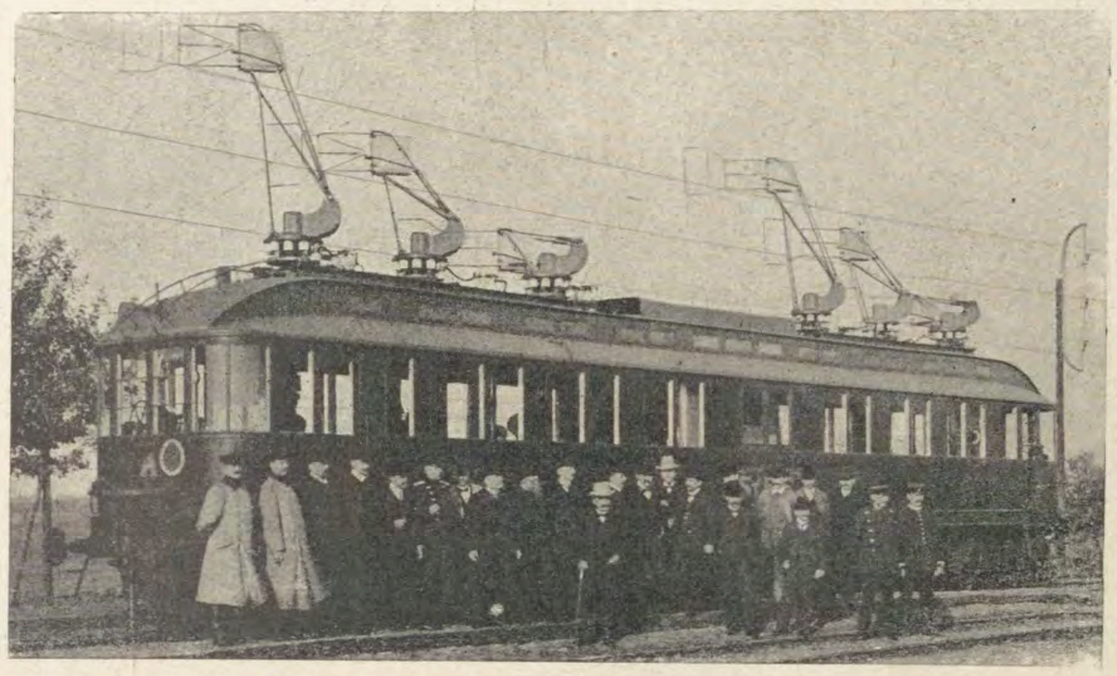
LE TOUR DE NICE

Le Tour de Nice, marche et course, qui s'est disputé dimanche, n'avait pas réuni moins de soixante concurrents qui sont venus se ranger sous les ordres du starter. La victoire est revenue, pour la catégorie marche, à Louis Strett, qui a couvert les 7 kilomètres du parcours en 45 m. 16 s. 2/5. Derrière lui, se sont classés dans l'ordre : 2. Gorzerino jeune en 45 m. 25 s.; 3. Briquet en 45 m. 40 s.; 4. Gorzerino aîné; 5. A. Milani; 6. Montreuil; 7. J. Pascal; 8. Ricci et Theresiur; 9. Linton; 10. Martin; 11. Gal; 12. Fautrier, etc. Par suite de ce classement, l'Etoile Sportive s'adjuge les deux coupes-challenges coureurs et marcheurs.

Le Tour de Nice
Les trois premiers.

210 KILOMÈTRES A L'HEURE

Cette vitesse fantastique vient d'être atteinte, ces jours derniers, par un wagon électrique de la Compagnie générale d'électricité. Ce record a été établi sur la voie d'essai entre Berlin et Zossen. 210 kilomètres à l'heure, voilà un record qui laisse loin derrière lui tous ceux enregistrés jusqu'à ce jour.



Le wagon électrique qui vient d'établir le record du monde de la vitesse, en couvrant 210 kilomètres dans l'heure

LE CHALLENGE DE LA NÉZIÈRE

Le Stade Français a fait disputer, dimanche dernier, dans le bois de Saint-Cloud, le Challenge de la Nézière qui consiste en un cross-country de trois relais fixes de 8 kilomètres. Cette épreuve a été gagnée par la Société Athlétique de Montrouge.

Le départ du Challenge de la Nézière

C'est à la triplette Bouchard, Ragueneau et Leblanc que revient l'honneur d'avoir fait triompher les couleurs montrougiennes.

Voici le classement des équipes :

1. Société Athlétique de Montrouge; 2. Union Athlétique Clodoaldienne; 3. Association Sportive de la Seine. Non placés : Association Pédestre Française, Stade Français, abandonné.

2e catégorie : 1. Sporting Club International; 2. Paris Athlétic Club; 3. Sporting Club de Madrid; 4. Union Carolingienne.

LE FOOTBALL AU MANS

Le Racing Club d'Angers et le Sporting Club amateur du Mans se sont rencontrés, dimanche dernier, à Sablé, dans un match de football. Après une partie très dure de part et d'autre, les deux équipes ont fait match nul, le R. C. d'Angers et le S. C. du Mans ayant marqué chacun un essai.

L'équipe du Racing Club d'Angers

L'équipe du Sporting Club amateur du Mans

LA MARCHE DES CORPORATIONS A NICE

Nos confrères *le Petit Niçois* et *la Côte d'Azur Sportive* ont fait disputer, dimanche dernier, une marche des corporations, qui fut en tous points particulièrement réussie. 80 concurrents sur 300 inscrits se sont présentés au départ. Un gros succès, comme on le voit, pour les organisateurs. L'épreuve comprenait deux catégories ouvertes aux coureurs et aux marcheurs. En voici les résultats :

Catégorie course. — 1. Maximin, en 36 m. 19 s., battant de 10 mètres Cyrano; Castelli troisième.

Marche. — Nouveauté : 1. M. Gorzerino et A. Gorzerino (dead-heat), 3. Thérésius. Alimentation : 1. Bourgeois, 2. Brighi, 3. Camous. Administration : 1. Gastaud, 2. Lubin, 3. Dalmas. Finance : 1. Barelli, 2. Rostan, 3. Gaspard. Basoche : 1. Larya, 2. Sontag, 3. Normand. Transport : 1. Bessi, 2. Teissère, 3. Debenardi. Livre : 1. Montreuil, 2. Levergne, 3. Bioggi. Scolaires : 1. Vigna, 2. Castelli, 3. Toglio. 2e Catégorie : 1. Matton, 2. Olivari. Les meilleurs temps ont été faits par Gorzerino, 1 h. 2 m., suivi par Montreuil, 1 h. 4 m., et Vigna, 1 h. 5 m.

M. Maximin
vainqueur de la Catégorie course dans l'épreuve réservée aux corporations. Derrière lui, M. Jacquart, son entraîneur.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Faites réparer vos pneus en hiver et par celui qui les a faits.

Nous avons dit ici, à de très nombreuses reprises, que les chauffeurs avisés devaient profiter de la mauvaise saison pour faire reparer leurs pneumatiques.

Il est très long et très difficile de faire pénétrer en France — et à l'étranger également, d'ailleurs — une idée juste dans le cerveau des interessés.

Aussi allons-nous essayer, aujourd'hui, de frapper à nouveau sur le clou, dans l'espoir que nous finirons, sinon par l'enfoncer complètement, du moins par l'incruster un peu plus profondement et un peu plus solidement dans la tête des intéressés.

L'imprévoyance de certains chauffeurs est presque sans limites.

Lorsque la mauvaise saison les oblige à remiser leurs véhicules, au lieu d'en profiter pour chercher à tout remettre en état, ils paraissent, au contraire, prendre à plaisir d'affecter une sécurité absolue et à se dire et se repéter que, puisqu'ils ne vont plus pouvoir rouler, ils n'auront pas non plus à s'occuper de leur voiture.

Certains déclarent hautement, et quelques-uns avec un air de satisfaction vraiment comique, qu'ils sont déchargés pour longtemps de tout souci d'entretien.

D'autres, qui n'ignorent pas cependant ce qu'ils auraient à faire, ne se resignent pas à s'y resoudre, dans le secret espoir qu'une accalmie se produira qui leur permettra de reprendre, au moins momentanément, leurs chères promenades.

Les uns et les autres sont bien surpris quand, voulant à nouveau sortir leur voiture de la remise, ils s'aperçoivent que leurs enveloppes ou chambres à air présentent des avaries, souvent très graves, et que force leur est de laisser la voiture au repos, jusqu'à ce que les réparations nécessaires aient été faites à leurs pneus.

Le moins qu'il puisse leur arriver est de n'être pas alors trop pressés et de pouvoir attendre que les réparations soient faites, sans avoir à se remonter à neuf, ce qui est aussi onéreux que désagréable, pendant la mauvaise saison.

Donc, il est indispensable de se rendre compte qu'un fabricant sérieux n'improvise pas une réparation, surtout une reparation grave.

Les réparations demandent malheureusement beaucoup de temps pour être bien faites, et, en particulier, les reparations d'enveloppes.

En outre, les délais de transport viennent s'ajouter, et chacun sait que ce n'est pas là une quantité négligeable.

Par conséquent, que vous soyez pressé ou non, si vous ne songez à faire réparer vos enveloppes ou chambres à air qu'au moment où vous éprouverez le besoin de vous en servir de nouveau, forcément il vous faudra attendre, et que les délais de transport, tant à l'aller qu'au retour, soient ecoulés, et que le fabricant ait eu le temps matériel d'exécuter ces réparations.

Nous savons bien que, le cas échéant, vous ne manquez pas de proclamer que les abricants de pneumatiques « sont dégoûtants, qu'ils en prennent à leur aise et n'en finissent plus, et qu'ils mettent une mauvaise volonté évidente à réparer les méfaits de leurs produits »

Mais nous savons bien aussi qu'au fond ces récriminations seront plutôt superficielles, et que vous vous avouerez *in petto* qu'il n'y a pas seulement de leur faute et que vous n'êtes pas indemne de tout reproche en ce qui vous concerne.

Mais, pour la galerie...

Or, la galerie, n'est-ce pas beaucoup en automobile?

La conclusion qui s'impose, c'est qu'il faut profiter de la mauvaise saison pour faire réparer ses pneumatiques.

Dès que vous avez remisé votre voiture d'une façon définitive, passez une revue de détail de vos enveloppes et chambres à air, et envoyez-nous en traitement tout ce qui paraît nécessiter nos soins attentifs et assidus.

Et, si même vous avez un doute, n'hésitez pas à joindre à votre envoi la pièce sur laquelle vous n'osez pas vous prononcer. Les frais de port seront sensiblement les mêmes, tant à l'aller qu'au retour, et nous vous donnerons impartialement notre avis.

Soyez certain que, si l'objet est encore susceptible d'un certain usage, nous n'hesiterons pas à vous déclarer qu'il peut encore rouler.

Et quand tout sera parfaitement remis en état, vous verrez avec plaisir arriver une éclaircie qui vous permettra de sortir, car vous aurez confiance dans vos pneumatiques, et que vous ne craindrez pas, avec eux, d'affronter la mauvaise saison.

(*A suivre.*) Michelin et Cie.

FINANCE

Bonne Année

1903 est mort. Vive 1904! Et que cette nouvelle année soit plus prospère que sa devancière! A nous en fier aux augures de la finance et de l'économie politique, le cycle des vaches maigres serait clos et nous entrerions dans celui des vaches grasses. Comme on ne demande qu'à croire les oracles heureux, nous sommes tout disposés à accepter ces prédictions. Pourtant, par sagesse et prudence, nous nous bornerons à exprimer des souhaits : qu'aucun évenement fâcheux, interieur ou extérieur, ne vienne troubler les affaires; que celles-ci soient nombreuses et fructueuses; que toutes les valeurs montent, afin que s'augmente la richesse publique, l'épargne; que nos grandes banques nous offrent souvent l'occasion de placements de « père de famille », c'est-à-dire sûrs, à bons revenus et plus-values en perspective.

Tels sont mes vœux! J'ai la conviction que mes lecteurs les agréeront avec plaisir.

C. Levrai.

BIBLIOGRAPHIE

LUTTE ET LUTTEURS, tel est le titre d'une nouvelle et coquette brochure illustrée que vient d'éditer la maison Naud.

L'auteur n'est autre que Paul Pons, le champion des champions, celui qui n'a jamais été tombé. Le livre a été publié sous la direction de notre confrère, L. Manaud; il contient tout ce qui se rapporte au beau sport de la lutte : un avant-propos par L. Manaud, l'"Historique des Championnats du Monde de Lutte" avec la liste des champions.

La "Lutte Française" constitue le second chapitre. On y trouve l'explication illustrée de toutes les prises de lutte.

Chaque coup de lutte comporte, en dehors du texte explicatif, plusieurs gravures merveilleusement faites, reproduites sur papier couché, qui nous représentent aux prises le champion suisse Deriaz et Charles Poirée, deux de nos plus beaux athlètes.

Le dernier chapitre intitulé "les Rois du Tapis" est spécialement consacré aux biographies des lutteurs qui furent les plus célèbres : Paul Pons, le terrible Turc Yousouf, qui trouva la mort au cours du naufrage de *la Bourgogne*; le Turc Kara-Ahmed, Laurent le Beaucairois, le lion russe Hackenschmidt, le nouveau champion Petersen; un futur champion, le géant Antonitch, etc., etc. Soit, en tout, trente-cinq gravures.

Voilà à n'en pas douter, un petit livre qui s'imposait, car jamais on n'avait songé à publier un livre de poche contenant une telle variété de renseignements de toutes sortes.

Le volume est vendu néanmoins très bon marché : un franc! On peut s'en procurer chez tous les libraires.

COMMENT DEVENIR FORT

Par J. de LERNE, avec préface de Gabriel BONVALOT

1 volume..... 3.50

En vente à notre Salle d'Exposition, 9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-Chaussée).

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . 16 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.

31 Décembre 1903. — N° 277
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 f

LE TRAIN AUTOMOBILE SANS RAILS. — LES EXPÉRIENCES DU TRAIN RENARD DANS PARIS

Tout le monde a vu au Salon de l'Automobile le train routier du colonel Renard construit par Védrine. On en connait les deux principes nouveaux : celui de la propulsion continue par sa transmission à cardans multiples et celui du tournant correct grâce à la solidarité des directions. Les expériences qui viennent d'être faites ont été la démonstration de l'excellence de ces deux principes. Ces essais ont été un véritable triomphe pour l'éminent inventeur, le colonel Ch. Renard et pour ses précieux collaborateurs, son frère le commandant Renard, et l'ingénieur aéronaute Surcouf, qui pilota la voiture Darracq, où le train sans rails puise sa force motrice.

(Voir l'article page 986.)

Le Concours de Publications Sportives

UN TRIPLE SUCCÈS

Il est toujours fastidieux de parler de soi-même, mais comment ne pas enregistrer avec plaisir les résultats du Concours de publications sportives, organisé par l'Automobile-Club de France, à l'occasion du 6e Salon de l'Automobile et du Cycle. Le jury de ce concours vient, en effet, d'attribuer à

LA VIE AU GRAND AIR

qui avait exposé la collection de ses six dernières années,

LA GRANDE MÉDAILLE D'OR

REPRESENTANT LE PREMIER
ET UNIQUE PRIX D'ENSEMBLE
DU CONCOURS

En sus de cette haute récompense, la Vie au Grand Air *s'est encore vu décerner*

UNE MÉDAILLE DE VERMEIL

comme premier prix des publications sportives françaises.

Ces résultats, proclamés à l'unanimité, se passent de commentaires et prouvent une fois de plus que la Vie au Grand Air, *créatrice en France de ce genre de publications sportives illustrées, a su conserver la toute première place qu'elle avait su prendre il y a six ans déjà.*

C'est encore avec une bien vive satisfaction que nous avons relevé sur le palmarès du Concours de Publications Sportives (Exposition des Estampes) l'attribution d'une ***médaille de vermeil (Ier prix)*** *au chef du Service artistique de la* Vie au Grand Air, *de* Femina *et de* Musica, *à M. L. LUCIEN FAURE, dont nos lecteurs ont pu apprécier à maintes reprises le grand talent et le goût si exquis.*

Notre Table des Matières

Nos abonnés trouveront, encartées dans notre prochain numéro, la table des matières et la couverture pour l'année 1903.

Nos lecteurs pourront se les procurer, moyennant 25 centimes, dans notre *Salle d'Exposition*, 9, avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussée.

Elles seront également envoyées aux personnes qui nous en feront la demande.

Notre Carton relieur

La sixième année de la Vie au Grand Air *vient de s'achever. Il n'est pas un abonné ou un lecteur de notre revue qui ne tienne à conserver précieusement la collection qu'il a soigneusement recueillie.*

Nous ne saurions trop leur recommander notre carton relieur, *système très pratique de reliure automatique permettant de conserver les 52 numéros de l'année.*

Ce carton relieur très élégant, avec lettres d'or, est vendu 4 francs. Joindre 85 centimes à la commande pour l'envoi à domicile.

Un joli Cadeau

Quel plus joli cadeau à faire à un jeune homme que la collection de la Vie au Grand Air *qui contient, dans ses six volumes, l'histoire complète et illustrée du sport de ces six dernières années? Nous pouvons fournir ces collections au prix de 50 francs l'année 1898, extrêmement rare, et 15 francs chacune des cinq autres années.*

LES ÉDITEURS.

M. Jacques Lebaudy, actuellement Jacques Ier, empereur du Sahara.

M. Jacques Lebaudy, propriétaire et éleveur, dont la casaque bleu ciel, coutures blanches, toque bleu ciel, triompha assez souvent, il y a quelques années, sur nos hippodromes.

UNE ÉCURIE IMPÉRIALE

L'Ecurie de Courses de S. M. Jacques Ier

Empereur du Sahara.

M. Jacques Lebaudy avisait récemment la Société d'Encouragement que ses chevaux de courses devraient dorénavant être inscrits sous le nom de S. M. Jacques Ier, empereur du Sahara, en même temps qu'il informait le Yachting-Club de France que ses différents yachts battraient à l'avenir le pavillon de l'empire du Sahara, trois étoiles d'or sur champ d'azur. Il nous a paru intéressant de publier, à cette occasion, les écuries et la flotte du nouvel empereur. Nous lui avons demandé, par télégramme, l'autorisation de les reproduire, et, courrier par courrier, nous recevions la réponse suivante :

Monsieur Violette,
Rédacteur en chef
de la *Vie au Grand Air*
9, avenue de l'Opéra, Paris.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre télégramme adressé à Sa Majesté Jacques Ier.

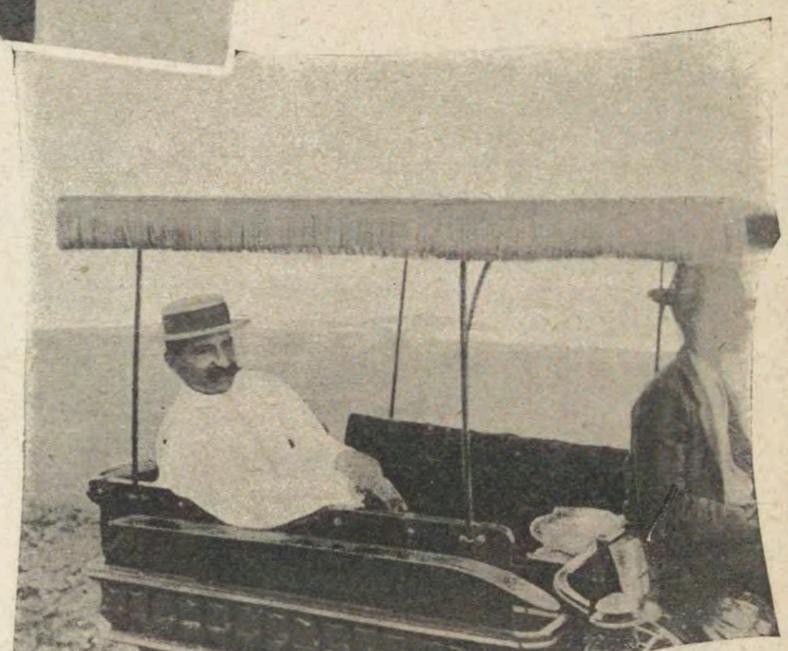
Je serai très heureux de vous donner l'autorisation de photographier les chevaux de pur sang actuellement en France, faisant partie du haras impérial de Troja.

Soyez assez aimable pour me communiquer l'article que vous désirez consacrer à Sa Majesté et à Sa cavalerie, et si cet article ne contient rien de désobligeant pour Sa Majesté, je donnerai immédiatement des ordres pour que vous puissiez prendre chez les différents entraîneurs les photographies qui vous sont utiles.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

G. HIDOUX
Officier d'Ordonnance.

Trois jours après, nous revenait, en même temps que l'autorisation définitive, l'article ci-dessous de notre collaborateur Paul Mégnin, revêtu du visa impérial.



M. Bréon, officier d'ordonnance de Sa Majesté, qui l'a accompagnée dans son voyage sur la côte du Maroc.

Les écuries de Wigginton où les chevaux de S. M. Jacques Ier attendent leur transfert à Troja.

Touareg II, ch. b., 4 ans, par Bay Archer et Trompette.

Canvass Back, ch. b., à, par Little Duck et Oxonia.

William Carter junior.
Fut l'entraîneur de M. Jacques Lebaudy et fit souvent triompher ses couleurs.

Leigh.
Le célèbre entraîneur américain, fervent des sports, pratique l'automobile ; ce "roi des entraîneurs", n'est que le second entraîneur de S. M. Jacques Ier.

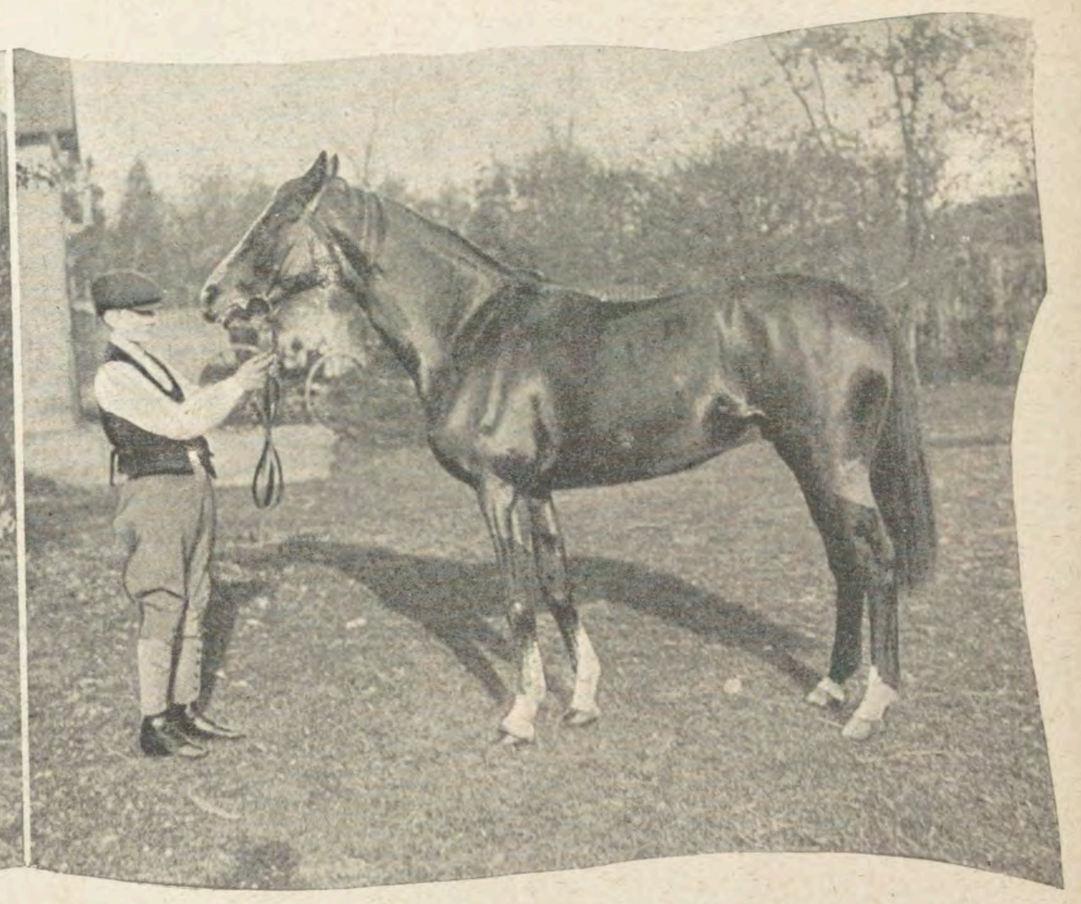
Wigginton.
Est actuellement le premier entraîneur de S. M. Jacques Ier.

Depuis deux ans, les couleurs de M. Jacques Lebaudy figurent rarement sur le turf ; les multiples occupations du nouveau souverain — je n'apprendrai à aucun de nos lecteurs que Jacques Lebaudy et Jacques Ier, empereur du Sahara, ne sont qu'une seule et même personne — l'empêchaient sans doute de s'occuper des quelques chevaux lui appartenant et entraînés à Chantilly, chez Wigginton et Leigh. Une lettre autour de laquelle la presse quotidienne a fait grand bruit vient de rappeler aux sportsmen que M. Jacques Lebaudy, avant de devenir empereur, avait été un

United Langlaate, j. b., 6 a., **par St-Angelo et Naudine.**
La doyenne de l'écurie. La jument a gagné cette année 6.700 francs. C'est une des futures poulinières du futur haras impérial de Troja.

Rosière, 2 ans, par Elf et Rosine.
La benjamine de l'écurie impériale. Courra-t-elle la prochaine saison ou sera-t-elle réservée — déjà ! — pour le haras de Troja? S. M. Jacques Ier n'a pas encore fait connaître sa décision.

Ramoneur, ch. b. b., 4 ans, par Clamart et Gisèle.
Sous les couleurs de M. de Fournas, Ramoneur gagna à Bagnères-de-Luchon le Prix des Thermes et du Casino. C'est pour son origine fashionable que S. M. Jacques Ier acheta le fils de Clamart et Gisèle. Bon sang ne saurait mentir, même au Sahara.



Longshoreman, ch. al., 6 ans, par Eochel et Longshore.
Le seul cheval de S. M. Jacques Ier qui soit à l'entraînement chez l'Américain Leigh. Longshoreman, qui appartenait à M. Gardner, fut réclamé à Saint-Ouen par M. Jacques Lebaudy ; il n'a pas encore couru sous les couleurs de son nouveau propriétaire. Ira-t-il directement au haras de Troja ?

éleveur avisé et un propriétaire consciencieux.

Jacques Ier n'est point seulement propriétaire d'une écurie de courses, — ses couleurs sont : casaque bleu ciel, coutures blanches, toque bleu ciel ; — il monta souvent ses chevaux dans les épreuves de plat de Colombes et de Maisons-Laffitte réservées aux gentlemen ; jamais il n'aborda les epreuves de steeple. Il s'occupa également beaucoup d'élevage, et la meilleure acquisition qu'il réalisa fut celle de l'étalon Archiduc, le remarquable fils de Consul, qu'il se fit adjuger, lors de la liquidation de l'établissement J. Lefèvre, en 1892.

En 1897, M. Jacques Lebaudy figura sur la liste des propriétaires gagnants avec 11.307 francs, et comme éleveur avec 5.100 francs.

Sous la direction de William Carter junior, Canvass Back, un fils de Little Duck et de Oxonia, remporta en 1900, et presque consécutivement, le Prix de la Brie, le Prix Tant-Mieux et le Prix du Mont-Blanc ; il était monté chaque fois par W. Andrews. Cette année-là, M. Jacques Lebaudy est porté sur la liste des propriétaires gagnants avec 5.675 francs en plat et 18.005 en obstacles. En 1901, Canvass Back gagna encore une épreuve, le Prix Duguesclin, à Auteuil, mais il partagea le prix avec Niger II, son dead heater.

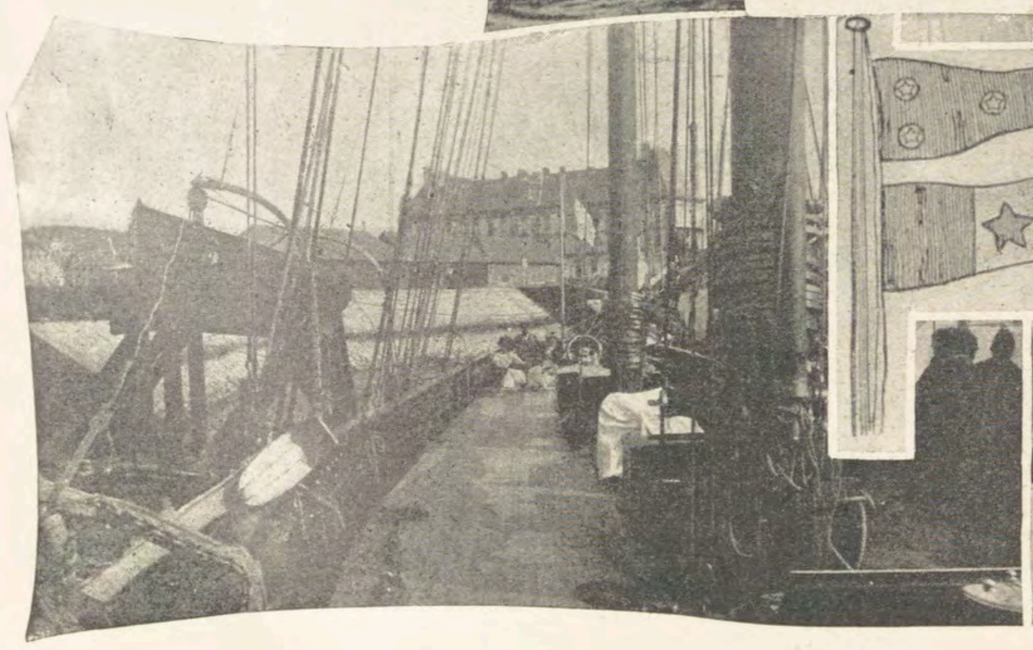
Ce Canvass Back, acheté un très gros prix par M. Lebaudy, avait gagné, avant de courir sous ses couleurs, 54.350 francs.

Les deux autres chevaux les plus connus de S. M. Jacques Ier, Longshoreman et United Langlaate, ont couru assez vaguement à réclamer.

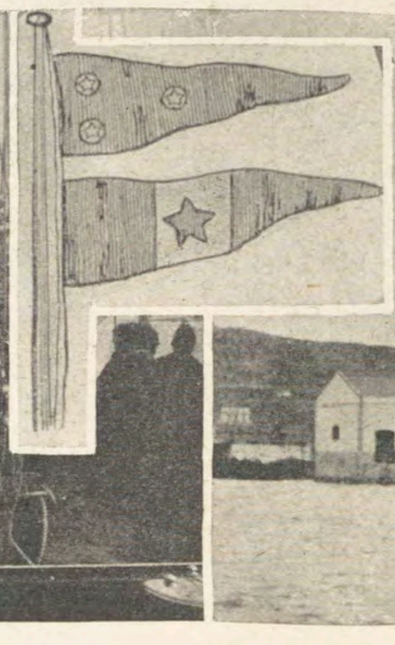
Depuis que William Carter junior est retiré du turf, c'est Wigginton qui a la direction des chevaux de l'empereur du Sahara, et Wigginton est très fier de son titre d'entraîneur particulier de Sa Majesté. Bien qu'absent de France depuis un certain temps, Jacques Ier ne se désintéresse pas du turf et se tient très au courant ; les succès de Leigh ont fait impression sur lui, et il a tenu à avoir lui aussi un cheval entraîné suivant les méthodes américaines du célèbre entraîneur ; il lui a confié Longshoreman, duquel Leigh n'a du reste pas tiré meilleur parti que ses prédécesseurs. Mais cela permet au fameux Américain de se dire entraîneur de S. M. l'Empereur Jacques Ier, et ce titre sonne bien, surtout de l'autre côté de l'Atlantique.

PAUL MÉGNIN.

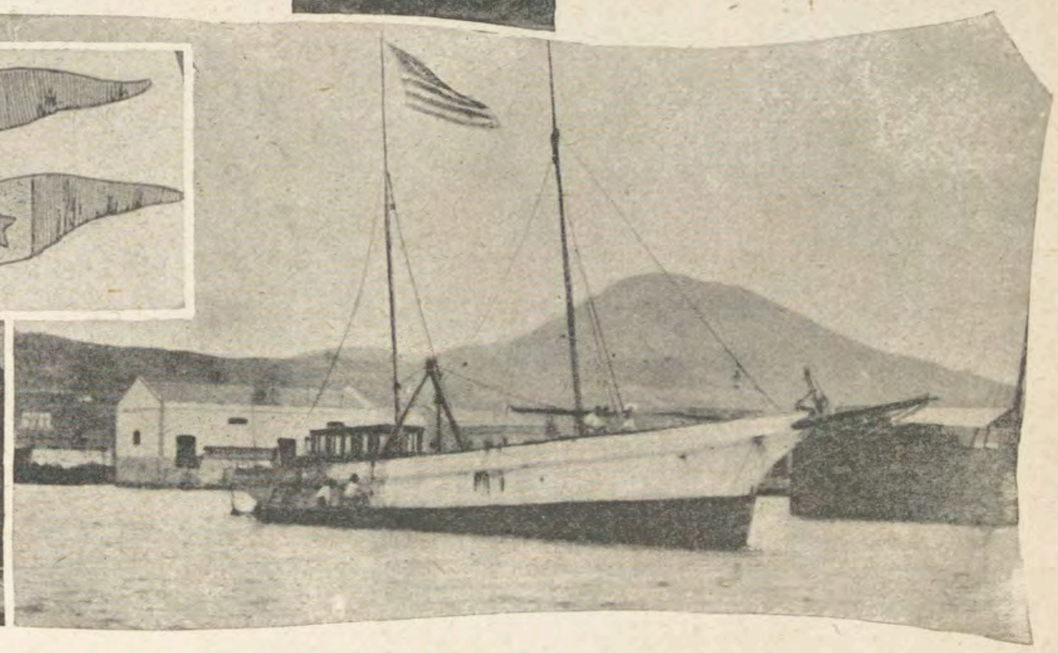
La *Frasquita*, goélette de 169 tonneaux à S. M. Jacques Ier.



(Communiqué par *Yachting Gazette*.)
Une vue du pont de la *Frasquita*. Au dernier plan, M. Jacques Lebaudy et ses invités.



Le pavillon particulier de S. M. Jacques Ier : trois étoiles d'or sur champ d'azur, au-dessus du guidon de l'Y. C. F.



Le remorqueur *Dahlia*, 100 tonneaux, acheté par M. Jacques Lebaudy, battant pavillon de la République de Libéria, dans le port de Las Palmas.

Un Match Franco-Belge ✦ R. C. F. contre L.-F.-C.

Dimanche dernier, au vélodrome Buffalo, dont la pelouse a été louée par le Racing Club pour l'Association, se sont rencontrées les équipes premières d'association du Racing Club de France et du Léopold-Football-Club de Bruxelles. Ce fut une partie très intéressante, dont nous sommes heureux de pouvoir parler aujourd'hui.

◆ ◆ ◆

L'équipe du Léopold-Football-Club.

But : Thornton ; arrières : Ph. Taon, Convert ; demis : E. Taon, Pelgrims, Peltzer ; avants : Gilliaux, Misson, Denain, Powel, Van der Straten.

Chaque fois qu'on assiste à un match rugby ou association, auquel prend part une équipe du Racing Club, on a une raison de plus de dire que le qualificatif de club doyen n'est pas un vain mot. Le Racing Club est le plus ancien des clubs sportifs; il a derrière lui déjà plus d'habitudes enracinées; il a, comme les vieux peuples, des principes de vie plus établis, des lois plus profondément étudiées; il manifeste aussi — cela se voit parfois — une routine qu'ignorent les autres sociétés sportives. Mais du moins lorsqu'on dit : « Le Racing Club est le club doyen », ne prononce-t-on pas une phrase vide de sens. On entend dire que le Racing a en toutes matières des règlements plus fixes qu'aucune autre société.

J'ai montré, maintes fois ici, qu'en matière de rugby, le Racing avait une « manière » spéciale : il joue trois-quarts, et cela doit paraître d'autant moins étonnant, pour une société dont les règlements ont été perfectionnés par une expérience déjà longue, que le jeu de trois-quarts est le jeu le plus *réglementaire*, et partant, le jeu le plus propre à passer de génération en génération. La difficulté de réalisation mise à part, il repose sur quelques données assez simples. Il constitue — bon ou mauvais — la discipline la plus pratique à enseigner aux équipiers nouveaux par les rugbymen déjà entraînés, — et c'est ainsi qu'il y a *un jeu du Racing*, une *manière du Racing*, une façon de jouer qui est au Racing comme la marque de fabrique est à une maison de commerce.

Prenons maintenant l'association à propos du match Racing Club contre Léopold; nous ferons la même remarque. Alors que les équipiers du Léopold, évidemment mieux entraînés, jouent un jeu très ouvert, à grands coups de pieds, à dribblings très allongés, à charge très violente, l'équipe du Racing joue le jeu du Racing auquel elle n'est malheureusement pas encore assez entraînée Au lieu de se jeter vers le ballon, de s'en emparer, de l'envoyer vite chez l'adversaire, quitte à le voir venir ensuite aussi rapidement, l'équipier s'attache à bien recevoir le ballon, lorsqu'il lui arrive; puis il file à droite ou à gauche, adroitement, suivant la position qu'il occupe, mais toujours en cherchant de l'œil son voisin, auquel il passe doucement à terre sans grand coup de pied de hauteur, sitôt qu'il se trouve inquiété.

Un corner sur la ligne de but du Racing Club.

L'équipier suivant reçoit le ballon et recommence le même exercice, passant au suivant.

Théoriquement, la manœuvre doit se passer assez vite, pour que lorsqu'elle réussit, les lignes adverses, avants, demis et arrières, soient successivement doublées comme sur l'échiquier d'un champ de bataille, et qu'en face du but, un coup de pied heureux doive triompher de l'inattention de l'arrière adversaire.

Suivez les associationistes du Racing. Il n'est pas une fois où le ballon vient à l'un d'eux que le même manège — en tout ou partie — hélas! trop souvent en partie — ne se reproduise ou au moins ne soit amorcé.

En somme, à l'association comme au rugby, le Racing joue trois-quarts, si l'on peut appliquer cette qualification à l'association.

Lorsque, avec un jeu aussi parfaitement, aussi mathématiquement réglé, une équipe, entraînée suivant des principes aussi manifestement étudiés et reconnus, à tort ou à raison, comme les meilleurs se trouve opposée à une équipe où le jeu est certainement moins scientifique dans l'ensemble, comme celle du Léopold, elle peut être battue, faute d'entraînement, par plusieurs buts à un, comme elle le fut dimanche; mais certainement, elle est quasi imbattable, bien entraînée, à ce jeu d'association, où la ligne d'avants n'est pas aussi formidable et n'a pas la même importance défensive qu'au rugby, où les passes se font en avant, alors qu'au rugby, l'obligation de les faire en arrière enlève beaucoup de sa valeur active au trois-quarts.

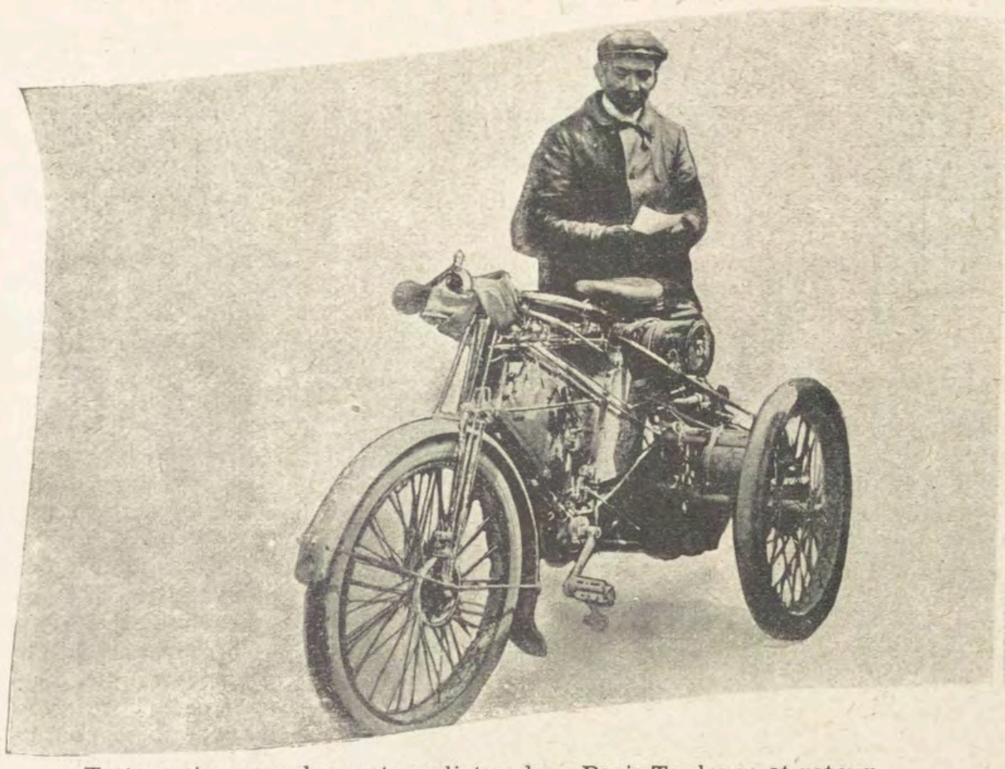
Bien que nous ayons moins souvent ici l'occasion de parler d'association, ce jeu n'en est pas moins le plus généralement pratiqué.

Habituez donc les équipiers à des passes adroites, même dans les plus mauvaises positions; entraînez le goal-keeper par des coups de pieds répétés dans son but; donnez le ballon à un homme et faites foncer sur lui par trois autres à la fois, vous arriverez, par ces exercices répétés, à former assez rapidement un *onze* solide.

André Foucault.

Une touche au Léopold-Football-Club.

LES ÉTAPES DE L'AUTOMOBILE (Suite)



Teste, vainqueur des motocyclistes dans Paris-Toulouse et retour.
Les de Dion-Bouton avec culasse à ailettes de bronze.

La voiturette avec moteur à eau.
Marcel Renault, vainqueur de Paris-Toulouse et retour.

III (1) — 1900-1901

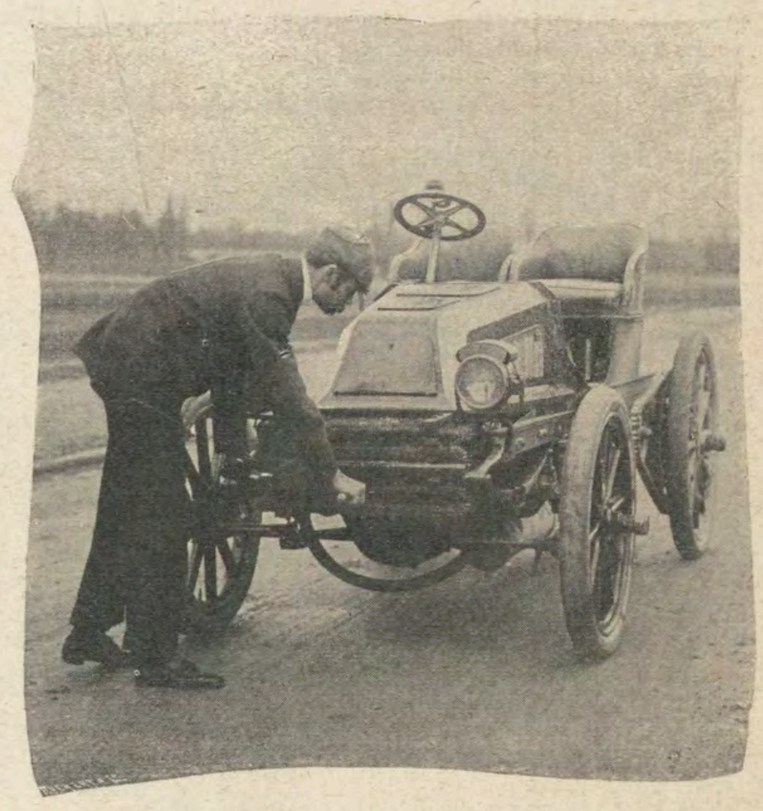
Nous continuons aujourd'hui notre étude sur les étapes de l'automobile. Dans notre précédent article, nous avons passé en revue l'année 1899. Voyons maintenant quels furent les principaux résultats des années 1900 et 1901.

◆ ◆ ◆

1899 a été la grande année de création des divers types de véhicules. C'est pendant cette année que l'automobile acquiert sa forme définitive, sa ligne et la place de ses organes. Dorénavant, les monstres ont vécu. Il ne reste plus en ligne que des véhicules ayant certainement une valeur et une vitesse différentes, mais de structure générale semblable et, si j'ose risquer le terme, de pareille anatomie. Châssis de plus en plus allongé, moteur à quatre cylindres verticaux à l'avant, direction irréversible, tout s'unifie.

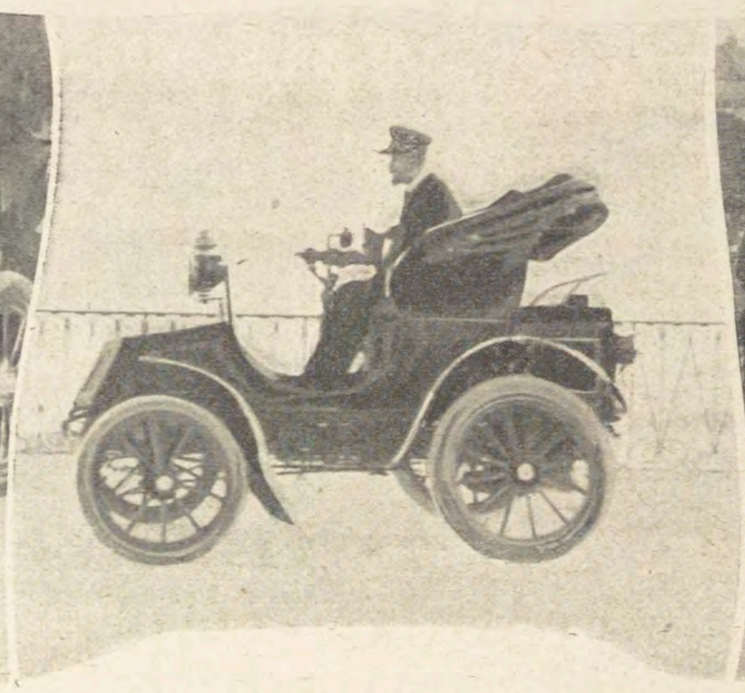
Les types étant fixés, c'est à son essai que se produit, par un phénomène tout naturel, la plus grande augmentation de vitesse, et nous voyons apparaître en 1900 les premiers véhicules réellement rapides avec les fameuses Mors 24 chevaux victorieuses de Paris-Toulouse et retour, de Bordeaux-Périgueux et dont le champion est certainement Levegh. Le véhicule dépasse 80 à l'heure. Il a le réglage de gaz et le bouton interrupteur. On y commence les premiers essais d'allumage magnétique. La ligne s'allonge et se dégage en vitesse. Les Panhard et Levassor de la même année, qui gagnent la Coupe Gordon-Bennett avec Charron, la première Coupe Gordon-Bennett où trois Panhard et Levassor représentent la France, sont à peu près analogues, mais l'allumage y tâtonne encore. A Pau, l'on a pu voir toutes les étapes. De Knyff avait le double allumage, brûleurs et bougies ; Hourgières avait le dernier cri des brûleurs, le brûleur à pression, et Bozon de Périgord avait de simples brûleurs ordinaires. En général, ils marchaient au double

La voiture qui a gagné la première Coupe Bennett.
Charron, sur la 20-chevaux Panhard, une "touriste" d'aujourd'hui.



La voiture de 1900.
La 24-chevaux Mors de Levegh, gagnant de Bordeaux-Périgueux et Paris-Toulouse-Paris.

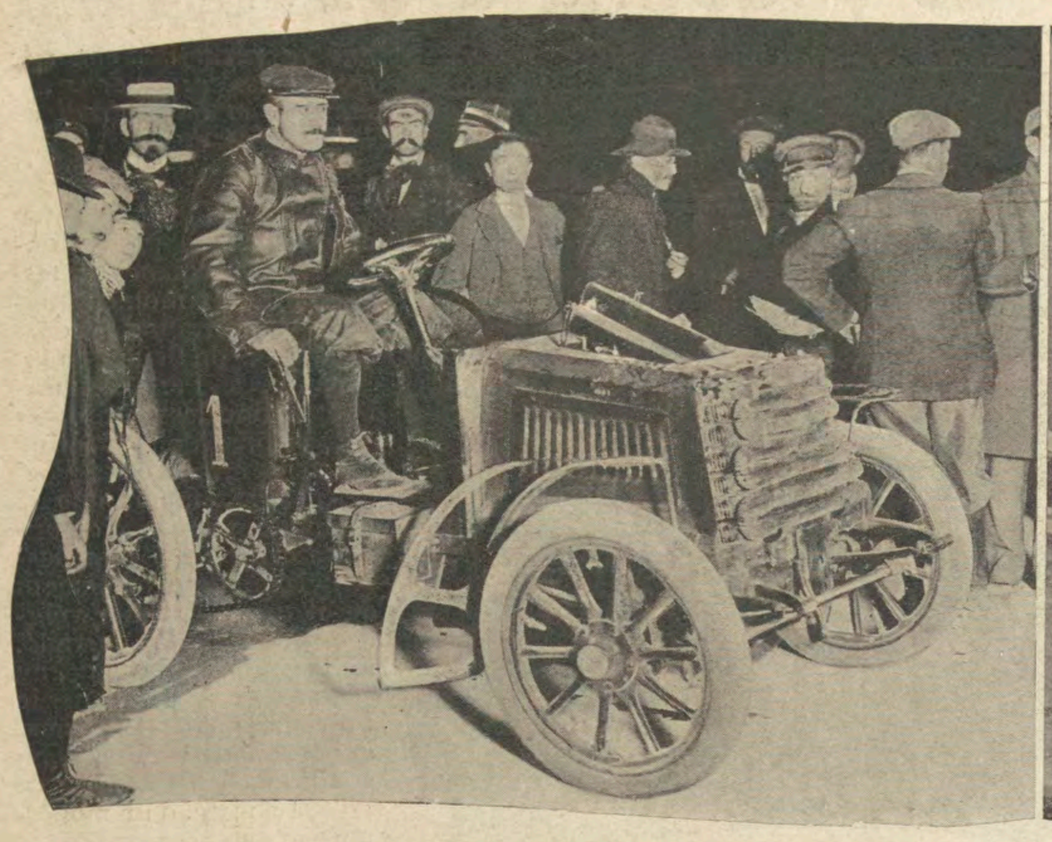
La première Mercédès, qui depuis...
La 35-chevaux qui gagne avec Werner la première course perdue par une voiture française, Nice-Salon-Nice, et avec Loraine-Barrow bat le record du mille.



Le premier 100 à l'heure sur un kilomètre.
Serpollet gagnant la première Coupe de Rothschild.

La première voiture légère.
La Darracq de Henry Farman, victorieuse à Pau et à Nice.

(1) Voir les nos 274 et 275.



La première voiture légère Panhard et Levassor.
La voiture de M. Etienne Giraud, gagnante de sa catégorie dans Paris-Bordeaux et Paris-Berlin.

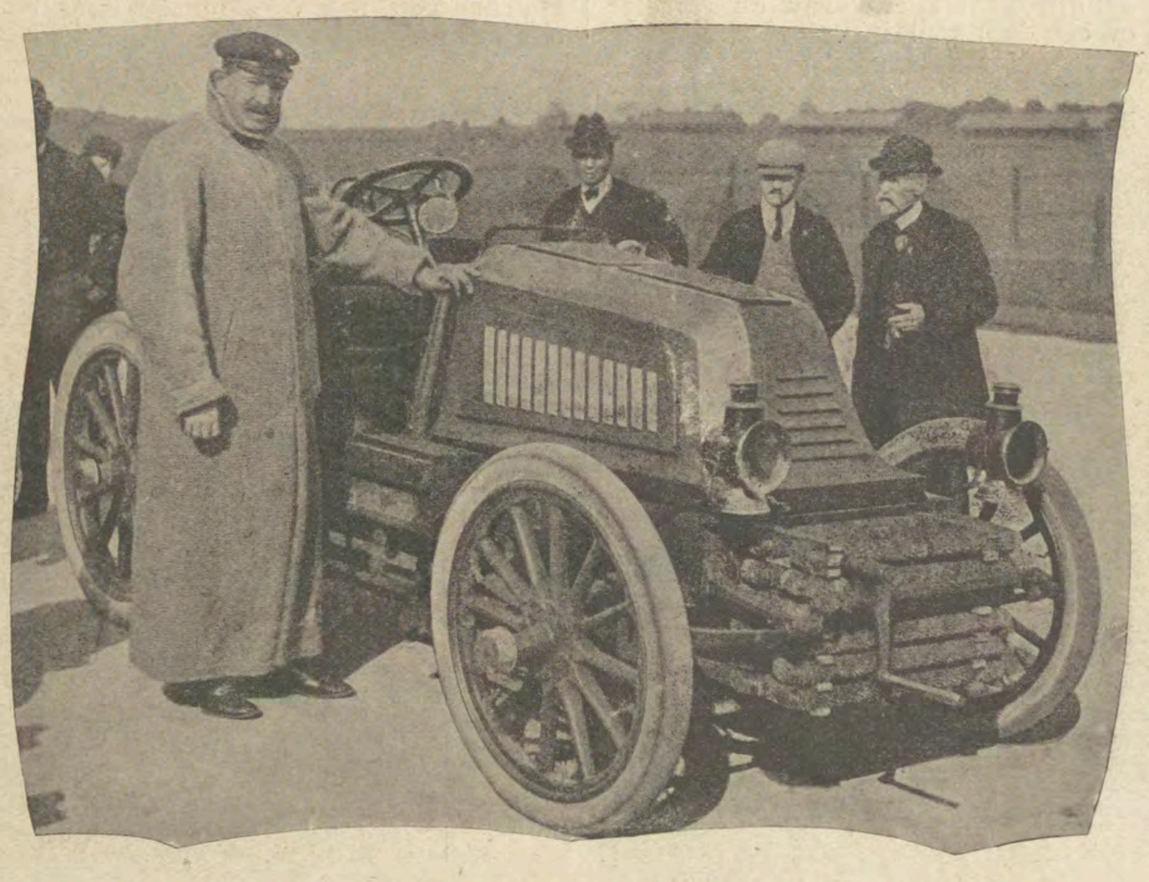
La reine des voiturettes.
La Renault 9-chevaux de Louis Renault qui bat dans Paris-Berlin les voitures légères.

allumage.

La voiturette a toujours pour championne la Renault dont l'engin n'a guère varié, mais qui s'est étoffé et dont le moteur est à eau, sans pompe, avec thermosyphon. Toujours la prise directe et le roulement à billes.

Le motocycle, enfin représenté par de Dion-Bouton et Teste, arrive presque à sa limite. On est aux culasse avec ailettes de bronze, et l'ons va bientôt arriver aux directions suspendues. Le premier meeting de Nice en 1901 voit apparaître les premières Mercédès de course, les 35-chevaux, qui lancent les roulements à billes sur grosses voitures, les châssis en tôle d'acier embouti, l'allumage par magnéto, les soupapes commandées et le radiateur nid d'abeilles Elles enlèvent la course Nice-Salins-Nice avec Werner, et la course du mille avec Werner et Lorraine-Barrow est un début triomphal.

En même temps, à Nice, débutent les premières voitures légères, heureuse création qui limite à 650 kilos le poids maximum, première réaction contre les poids excessifs, que complétera la grande réforme de 1902, et qui crée le véhicule pratique. Ce sont les Darracq les premières prêtes. En même temps, le premier après Jenatzy, Serpollet atteint le 100 à l'heure. C'est encore une vitesse à exception, mais l'électrique de Jenatzy fait juste son kilomètre. La voiture à vapeur de Serpollet fait le kilomètre seulement à cette allure, mais peut continuer ensuite.



La grande triomphatrice de 1901.
La 60-chevaux Mors de Henry Fournier, vainqueur de Paris-Bordeaux et Paris-Berlin. Le premier 100 à l'heure régulier, 112 à l'heure en palier.

Et nous voici arrivés à la saison 1901, dont la grande triomphatrice est la 60-chevaux Mors, qui réussit, avec Henry Fournier, le double event, gagne Paris-Bordeaux et Paris-Berlin. L'allumage par magnéto, le réglage des gaz, l'interrupteur à la main, fixent au poids près, le type de la voiture française pendant deux ans.

Les Panhard et Levassor font, avec Giraud, le double event en voitures légères, véritable petite réduction de leur voiture de course de 1900.

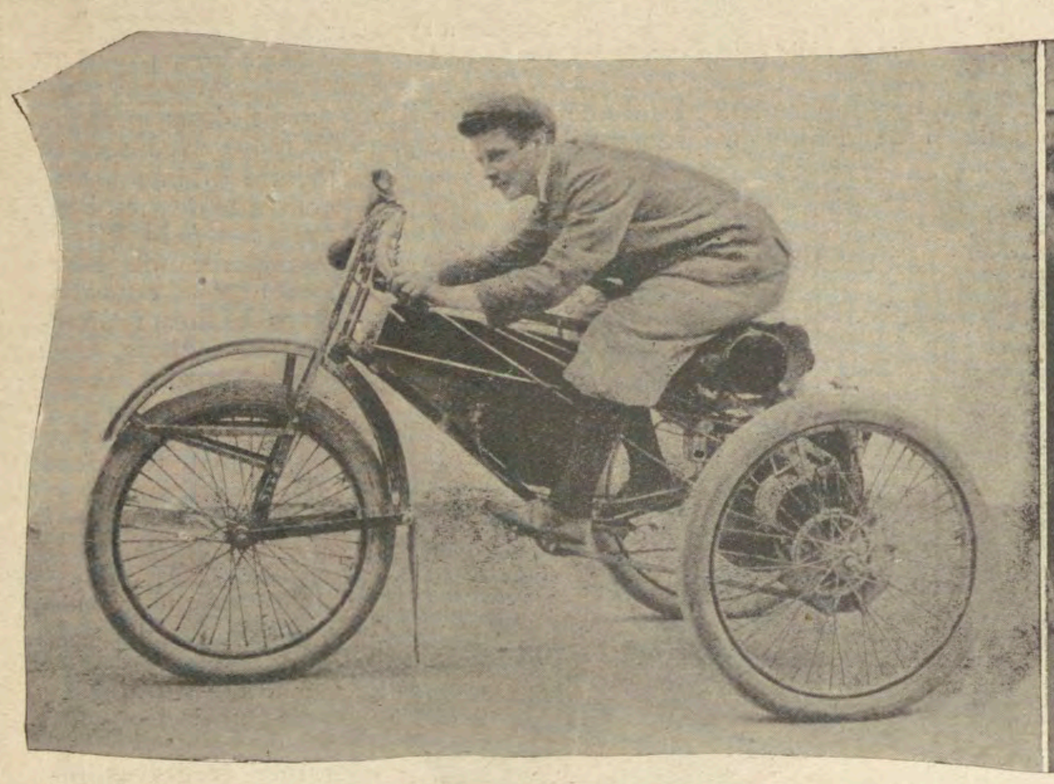
Et voilà les dernières courses du motocycle de 10 chevaux de Dion-Bouton qui gagne avec Osmont. Il est déjà suspendu, a un décompresseur, un ralentisseur. C'est le créateur de la petite voiture.

Toujours la Renault en tête, en voiturette, avec Louis Renault.

Le véhicule a déjà son aspect d'aujourd'hui, son radiateur caractéristique et sa prise directe, grâce à laquelle il bat les voitures légères, malgré son moteur d'un cylindre.

Enfin la motocyclette débute sur le grand fond. Et la Werner de Rivierre se classe dans Paris-Berlin et va en 12 heures à Bordeaux. C'est un début heureux.

(A suivre.) GEORGES PRADE.



Le dernier motocycle vainqueur.
Le de Dion-Bouton d'Osmont (Paris-Berlin).

La première motocyclette victorieuse.
La Werner de Rivierre (Paris-Berlin).

Ceci tuera cela.

Au Vélodrome d'Hiver — Le Meeting d'Ouverture

Le meeting d'ouverture du Vélodrome d'Hiver comprenait une serie d'épreuves de vitesse et de fond qui se répartissaient sur trois journées : les deux dimanches et le vendredi de la semaine de Noël.

◔ ◔ ◔

Jacquelin — Van den Born

Vendredi, 25 décembre. — Le départ de la finale du Match du Brassard nº 1.

MAINTENANT que l'hypothèse tant souhaitée d'un vélodrome d'hiver s'est enfin, après tant d'années d'interruption, de nouveau réalisée, et cela avec un succès qui fait bien augurer de l'avenir, en démontrant d'une manière péremptoire qu'il répond à un véritable besoin, et qu'il comble une lacune essentielle dans la liste des spectacles consacrés par les habitudes du public parisien, il n'est pas sans intérêt de jeter un coup d'œil en arrière et de rappeler les entreprises qui ont déjà été faites dans cet ordre d'idées.

Elles ne connurent pas toutes la même fortune; les unes furent éphémères et d'autres durèrent l'espace d'une saison, une enfin parvint à vivre plusieurs années et fûteut-être devdenue définitive, si elle n'avait dû s'arrêter par suite de la démolition du local où elle était exploitée.

Au quartier des coureurs.

Par cette température au-dessous de zéro, nos champions de la pédale et de la motocyclette apprécient fort le poêle du quartier.

Du quartier des coureurs à la piste.

Une terrible côte à escalader, surtout pour nos motocyclistes.

A mesure que le sport cycliste se développait en France, le besoin de la création de pistes permanentes se faisait de plus en plus sentir. L'Angleterre, patrie d'origine du sport, nous avait précédés dans cette voie, et plusieurs villes possédaient des pistes permanentes sur lesquelles se donnaient des réunions de courses régulières longtemps avant que la France ne vit éclore le premier vélodrome.

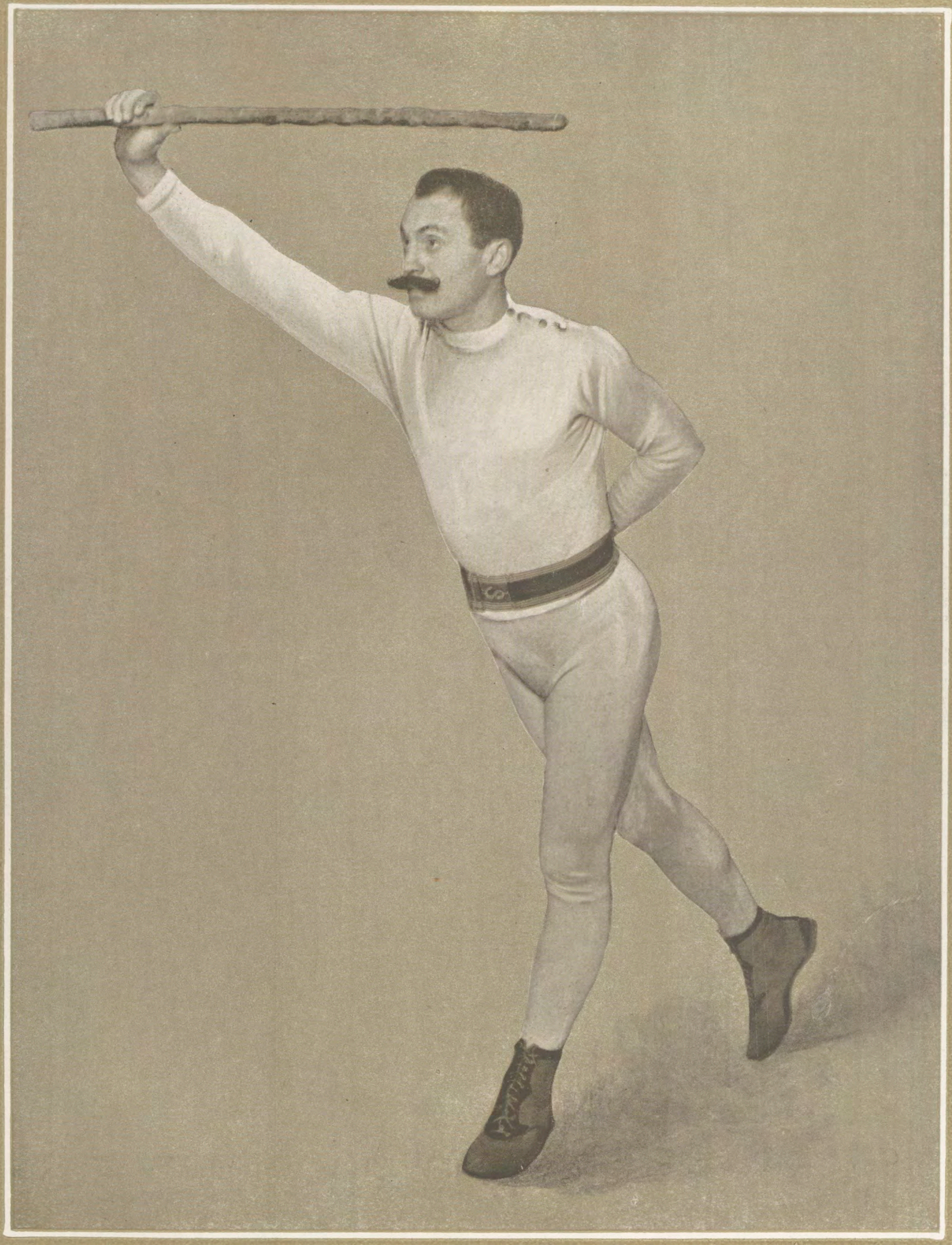
A ce sujet, faisons une remarque doublement curieuse.

D'abord Paris, qui sur tant de points a donné le mouvement au reste de la France, a été dépassé par plusieurs villes de province qui avaient vu s'établir chez elles des pistes permanentes, tandis que la Capitale en était encore, pour donner ses réunions cyclistes, à emprunter momentanément les terrains de Longchamp ou de Saint-James. Ensuite, à Paris même, l'apparition desvélodromes d'hiver précéda la création de pistes en plein air.

En effet, tandis que la première piste à ciel ouvert, celle de Bécon les-Bruyères, date seulement de 1891, le premier vélodrome d'hiver fut installé, à l'automne de 1890, au Champ de Mars, dans le Palais des Arts-Libéraux, qui avait survécu à l'Exposition Universelle de 1889. La piste, d'un modèle unique en son genre, reçut le surnom imagé de "boîte à violon", à cause de sa forme bizarre qui rappelait cet objet. Les virages étaient bien relevés pour l'époque et aussi larges que le permettait le monument, mais la piste s'étranglait au milieu, par suite des quatre gros piliers qui supportaient le dôme central, il n'y avait donc presque pas de ligne droite proprement dite. Cette piste fut pour Médinger le théâtre d'une série éclatante de victoires, préludant à la saison triomphale de 1891. Les autres coureurs en relief furent Charron, J. Dubois, Antony, Vasseur, Echalié, Fol, etc.

Un coin du quartier des coureurs.

L'exploitation de ce vélodrome ne dura qu'une semaine, car on y avait fait pour la première fois l'expérience du pari public ; les bookmakers y avaient installé leurs piquets et fonctionnaient librement, mais cette innovation ne tarda pas à entraîner de graves inconvénients et donna lieu à des opérations



MAINGUET

La consigne est sévère!
Le photographe de la Vie au Grand Air *tenu en échec au guichet du quartier des coureurs par un des commissaires du Vélodrome.*

qui soulevèrent des incidents d'une telle violence que la Préfecture de Police interdit la continuation du jeu et refusa la prolongation de la concession. Le vélodrome dut donc fermer ses portes au bout de huit jours et ce fut d'ailleurs la seule tentative d'introduction des paris publics sur les vélodromes parisiens.

Cet essai malheureux n'eut pas tout de suite de lendemain, car il s'écoula deux ans avant qu'il fût renouvelé. Toutefois, les quelques réunions sensationnelles données en 1891 sur la nouvelle piste de Bécon-les-Bruyères et surtout le succès considérable qui accueillit en 1892 l'ouverture du Vélodrome Buffalo, encouragèrent les entrepreneurs de réunions hivernales et l'automne de cette même année vit naître un vélodrome d'hiver vraiment sérieux.

La nouvelle piste fut installée cette fois dans la Galerie des Machines, dont elle occupait la moitié, du côté de l'avenue de Suffren. Construite en bois, avec de grands virages relevés à 25 pour 100, elle mesurait 400 mètres et était très bonne et très sûre. Elle fut exploitée pendant tout l'hiver et elle laissera un souvenir inoubliable par suite du fameux match de 1000 kilomètres entre Charles Terront et Corre, dont elle fut le théâtre, et qui fut un succès sportif et financier colossal, car pendant deux jours il passionna tout Paris, pour lequel des prouesses de ce genre paraissaient alors invraisemblables. Il en a vu depuis bien d'autres!

Cette fois, l'élan était donné et l'année 1893 vit l'éclosion d'un nouveau vélodrome d'hiver qui se réinstalla dans son local d'origine, le Palais des Arts Libéraux. La piste mesurait 333 m. 33, elle avait des virages d'un relèvement qui, à ce moment, parut extraordinaire, et très étroits, car on avait voulu éviter l'ancienne forme et obtenir des lignes absolument droites.

Cette piste vit de nombreuses épreuves qui provoquèrent une sensation considérable, telles que les matches Dubois-Linton et Stéphane-Corre, et surtout la fameuse course de huit jours gagnée par Huret, qui venait de se révéler comme un coureur de fond extraordinaire. L'année suivante, le même local vit la construction d'une nouvelle piste différente de l'ancienne en ce qu'on fit passer la ligne droite opposée à l'arrivée sous une galerie. Cette disposition soustrayait les coureurs à la vue d'une certaine partie du public pendant une bonne distance, mais avait l'avantage de permettre l'élargissement des virages, auxquels on avait conservé le même relèvement qu'auparavant, ce qui rendit la piste beaucoup plus sûre. Sous cette forme définitive, le Vélodrome d'Hiver fonctionna pendant trois saisons consécutives, et chaque fois avec le plus grand succès. On y vit des épreuves sur toutes les distances, depuis le simple tour de piste jusqu'à 1000 kilomètres.

La distribution des brassards aux coureurs par le "terrible Alphonse", devenu plus doux en l'occurrence.

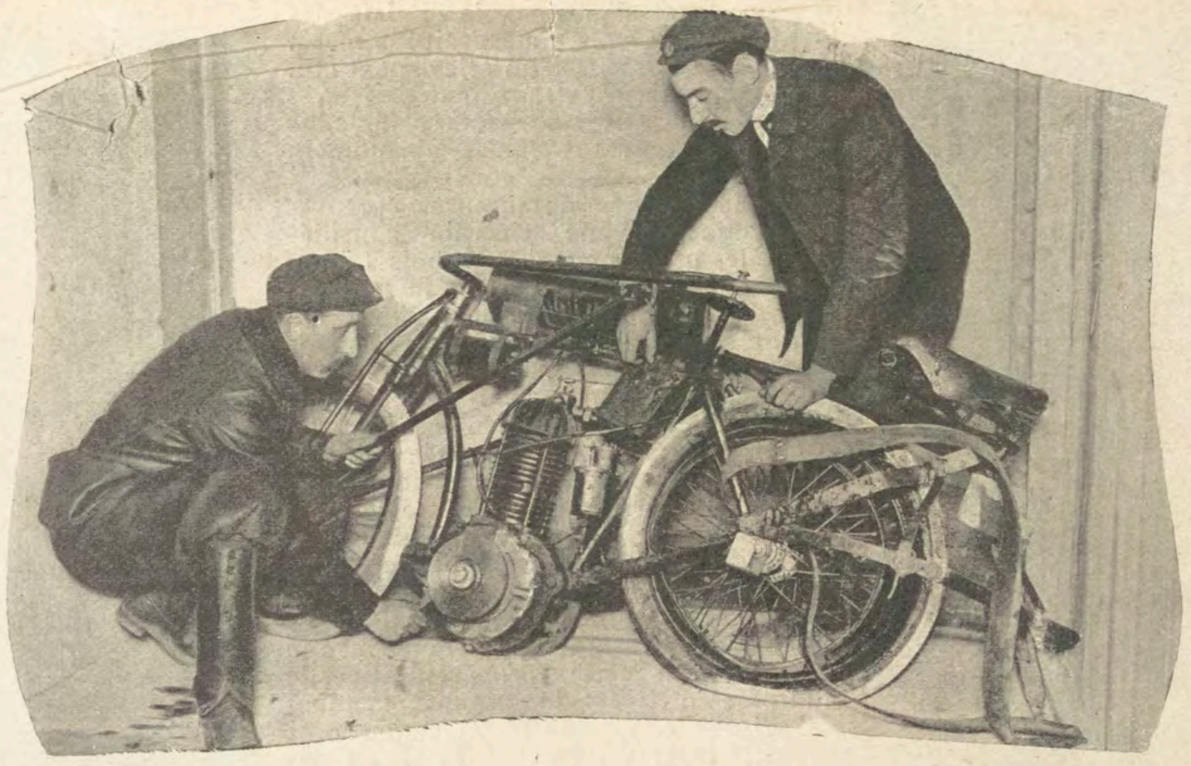
Le "terrible Alphonse".
Alphonse, le gardien du Vélodrome, refuse de laisser passer son ami Cissac, qu'il ne reconnaît pas sous ses lunettes.

La plupart des grands coureurs français et étrangers y figurèrent et il s'y produisit quelques révélations sensationnelles, comme celles de Morin en vitesse, de Michaël et Champion en demi-fond, qui justifièrent par la suite ces éclatants débuts.

Après l'hiver 1896-97, par suite de l'approche de l'Exposition Universelle de 1900 qui exigeait un remaniement considérable du Champ de Mars, le Palais des Arts Libéraux fut démoli. Le Vélodrome d Hiver perdit donc son asile habituel et depuis ce temps n'en avait pas trouvé d'autre. Chaque année pourtant, un projet nouveau surgissait, mais aucun, pour des causes diverses, ne put aboutir jusqu'à cette année.

Le premier dimanche du Meeting d'Ouverture ne comportait guère que des courses d'importance secondaire, faisant comme un lever de rideau aux épreuves plus importantes qui devaient se disputer le vendredi et le dimanche suivants. Le morceau capital du jour de Noël était le Match du Brassard. Créée en 1896, sur l'initiative de Paul Bernard, cette épreuve avait été pour Jacquelin, alors au maximum de sa forme, l'occasion d'une série d'inoubliables triomphes, et après avoir vaincu successivement Macdonald, Johnson, Pontecchi, Jaap Eden, Chinn et Parlby, il avait terminé l'année en restant détenteur du trophée qui, outre une somme fixe, comportait une rente de 20 francs par jour. Cette fois, la rente a été réduite à 10 francs, mais Jacquelin a très crânement remis en

Douce ironie!
Jacquelin fait chauffer les pneus de sa machine, tandis que son adversaire Van den Born, qu'il battra ensuite dans le Match du Brassard, l'aide dans ce petit travail en tisonnant le feu. N'est-ce pas là une douce et cruelle ironie!



Devilly et Daban réparent la motocyclette qui fit panache, le jour de Noël, et blessa Jaeck, dans la course de 25 kilomètres.

jeu son fameux Brassard.

Le point le plus délicat dans la circonstance était de bien choisir l'adversaire le plus qualifié pour être opposé à Jacquelin. Cette tâche a été dévolue à Van den Born, ce qui a été une très heureuse inspiration. Nul en effet n'était plus désigné que le coureur belge.

On se rappelle, en effet, la lutte acharnée qui se produisit entre Van den Born et Jacquelin, dans une des demi-finales du Grand Prix Cycliste de la Ville de Paris cette année, lutte dans laquelle le Belge vainquit le Français. Jacquelin avait une revanche à prendre et l'occasion était toute trouvée avec la résurrection du Brassard. On attendait donc impatiemment leur nouvelle rencontre, et la curiosité fut intense lorsqu'on vit apparaître les deux rivaux, l'un tout en noir, l'autre avec son légendaire maillot tricolore et portant au bras le Brassard si envié ! La lutte d'ailleurs fournit en émotion tout ce qu'on

Dimanche, 27 décembre. — Le départ de la finale du Grand Prix d'Ouverture gagné par Jacquelin.

Dimanche, 27 décembre. — Le départ de la Course de l'Heure, gagnée par Bruni

en pouvait attendre, car Van den Born, partant en tête au dernier tour, mena un tel train que Jacquelin, malgré un retour terrible, ne put le remonter tout à fait. Ce résultat jeta la consternation dans le public qui voyait déja son favori battu, mais Jacquelin est un coureur plein de ressources, et dans la seconde manche il employa une excellente tactique en prenant la tête à son tour et en obligeant son rival à plusieurs efforts qui furent vains. Ils avaient donc chacun une victoire, et une belle devenait nécessaire. Une fois de plus, Jacquelin y déploya un brio irrésistible et trouvant l'occasion de placer au dernier tour son fameux démarrage, il prit dans la ligne opposée à l'arrivée trois longueurs à Van den Born, que celui-ci ne put que partiellement rattraper.

Jacquelin était vainqueur, et restait détenteur du Brassard.

Le dimanche suivant, cet événement sensationnel eut une seconde édition dans la finale du Grand Prix d'Ouverture, dont les trois demi-finales avaient laissé en présence Mayer, Heller et Jacquelin. On s'accordait à donner généralement la préférence à Heller, qui, de retour du Midi, où il avait eu le loisir de s'entraîner, était revenu en bonne forme, et avait montré pendant les deux premiers jours du meeting une supériorité marquée sur ses concurrents, mais Jacquelin, qu'il n'avait pas rencontré, était sur ses gardes, et courant avec un courage et une pratique dignes de ses plus beaux jours, il forçait son adversaire, au dernier tour, à plusieurs efforts infructueux et gardait l'avantage jusqu'au poteau par une roue.

La course de 25 kilomètres du vendredi a donné un moment de cruelle angoisse, par suite de la chute de Jaeck, par-dessus lequel vint culbuter la motocyclette de Devilly, ainsi que Lepoutre. Heureusement, il y eut plus de peur que de mal et seul Jaeck fut assez fortement contusionné.

La course de l'heure de dimanche a réuni les quatre noms connus de Bouhours, Tom Linton, Dangla et Bruni. Ce dernier, très régulièrement entraîné par Reimers, a gagné. Tom Linton, victime de quelques incidents, fut second. Dangla, après un bon départ, faiblit peu après et ne se classa que troisième ; derrière, Bouhours encore hors de condition.

La distance couverte n'a été que de 72 kilometres environ. C'est loin des records, mais tous ces hommes ont besoin de se remettre au travail ; quand ils seront revenus en condition, nul doute qu'ils ne nous donnent encore le spectacle de belles luttes.

Comme d'ordinaire, chaque réunion etait clôturée par une course de motocyclettes. La première a donné lieu à la victoire de Marius Thé, dont l'énorme engin a fini par avoir raison, après un combat acharné, de la petite machine de Fossier. Ce dernier, en l'absence de son rival a enlevé facilement la seconde. Ces courses ont eu un succès prévu. Il est de fait que la piste se prête admirablement à ces rencontres émotionnantes, et les pétarades formidables de ces machines infernales, répercutées et grossies par la sensible acoustique de la voûte de verre, donnent l'illusion de véritables décharges d'artillerie. Du dehors on pourrait croire à une vraie bataille.

ERNEST MOUSSET.

La rentrée au quartier des coureurs.

Les Femmes en Ballon libre *(Suite)* (1)

(Cl. Pierre Petit.)
Mme Jane Marolle.

Mlle Lina de Vita.

(Cl. Stebbing.)
Mme Gaby Carter.

(Cl. Reutlinger.)
Mlle Renée Desprez (des Variétés).

Nous continuons aujourd'hui le très intéressant article de notre collaborateur François Peyrey, sur les aventures heureuses ou tragiques des femmes aéronautes. Nos lecteurs n'ignorent pas que le précédent article se terminait par la catastrophe de Mme Blanchard.

MADAME Blanchard naquit aéronaute? Ecoutez Flammarion : « Blanchard avait remarqué dans la campagne, aux environs de La Rochelle, une paysanne qui se trouvait dans cet état que l'on est convenu d'appeler « position intéressante ». Il lui avait annoncé qu'elle aurait une fille et lui avait promis de venir l'épouser seize ans plus tard. Cette brave femme eut une fille, en effet, et l'aéronaute tint parole. »

Nous ne pouvons, dans cet article trop limité, parler aussi longuement qu'il conviendrait de toutes les femmes aéronautes, mais avant de résumer les aventures tragiques, les accidents et les ascensions mouvementées, citons du moins — on voudra bien remarquer que nous procédons par ordre alphabétique — les noms de :

Mmes la duchesse d'Aoste, la princesse Theresa de Bavière, J. Balsan, de la Baume-Pluvinel, G. Besançon, Gaby Carter, de Corvin (Autriche), Delattre-Savary, Demange, Duval, J. Faure, Elise Garnerin, Amélie, Elise, Eugénie, Eva Godard; H. de Heeckeren de Brandsenburg, de Larive, de Longe; la duchesse de Marlborough (Angleterre), Mallet, Jane Marolle, Massieu, Mazuel, Meig, P. F. Namur (Mlle Vallot), Négreponte, Piétri, Pinch, l'archiduchesse Bianca Léopold Salvator d'Autriche, Sarah Bernhardt, Serpollet, E. Surcouf, Thion de la Chaume, la duchesse douairière d'Uzès, la duchesse d'Uzès, Vallot, de Vilmorin.

Mme Saunière
Première détentrice de la seconde Coupe-Challenge de la Vie au Grand Air.

Mlles Alma Boumont, Branitzka (Paris-Périgueux), Véra Butler (Angleterre), de Castillon de Saint-Victor, Chary, Desprez, Duval, Marthe Francart, Gisèle Fremillon, Janssen, Juliette Laës, Germaine Lapeyre, Jane Masson, Berthe de Nyse, Caroline Otéro, Prunnot, Antoinette Rogé, Roze, Germaine Serpigny, Lina de Vita.

L'aérostation — est-il bien utile d'affirmer un fait indéniable? — est, non seulement un sport merveilleux, mais aussi l'une des sciences les plus captivantes se rattachant étroitement à la météorologie et à l'astronomie. C'est pourquoi une astronome, Mlle Klumpke — actuellement Mme Isaac Roberts — s'est à diverses reprises, n'imitant pas en cela les astronomes « reste-à-terre », élevée vers les astres, notamment pour étudier les *Léonides*, essaim d'étoiles filantes qui, à certaines époques, s'évade de la constellation du Lion. Mlle Klumpke fut pilotée tantôt par M. Henry de La Vaulx, tantôt par M. G. de Castillon de Saint-Victor, initiateurs, aux joies intenses du ballon, de la plupart des femmes aéronautes modernes, dont l'une, Mlle Suzanne Boulenger, est âgée de... douze ans.

Cette mignonne petite fille, courageuse comme un grand garçon, s'envola avec son frère, M. E. Boulenger, pilote

(Cl. Reutlinger.)
Mme Delattre-Savary.

Mme Dugué de la Fauconnerie.

(Cl. Hermann.)
Mme Lemaire.

(Cl. C. Robert.)
Mme Eva Godard.

Recordwoman mondiale de la durée : 19 h. 10.

(1) Voir les nos 269, 270 et 273.

(Cl. Aïman N.)
Mlle d'Acosta
Première et unique femme qui soit montée à bord d'un aéronat en marche.

(Cl. Paul Boyer.)
Mme Massieu
Exploratrice du Thibet.

(Cl. Le Breton.)
Mme Henri Lachambre

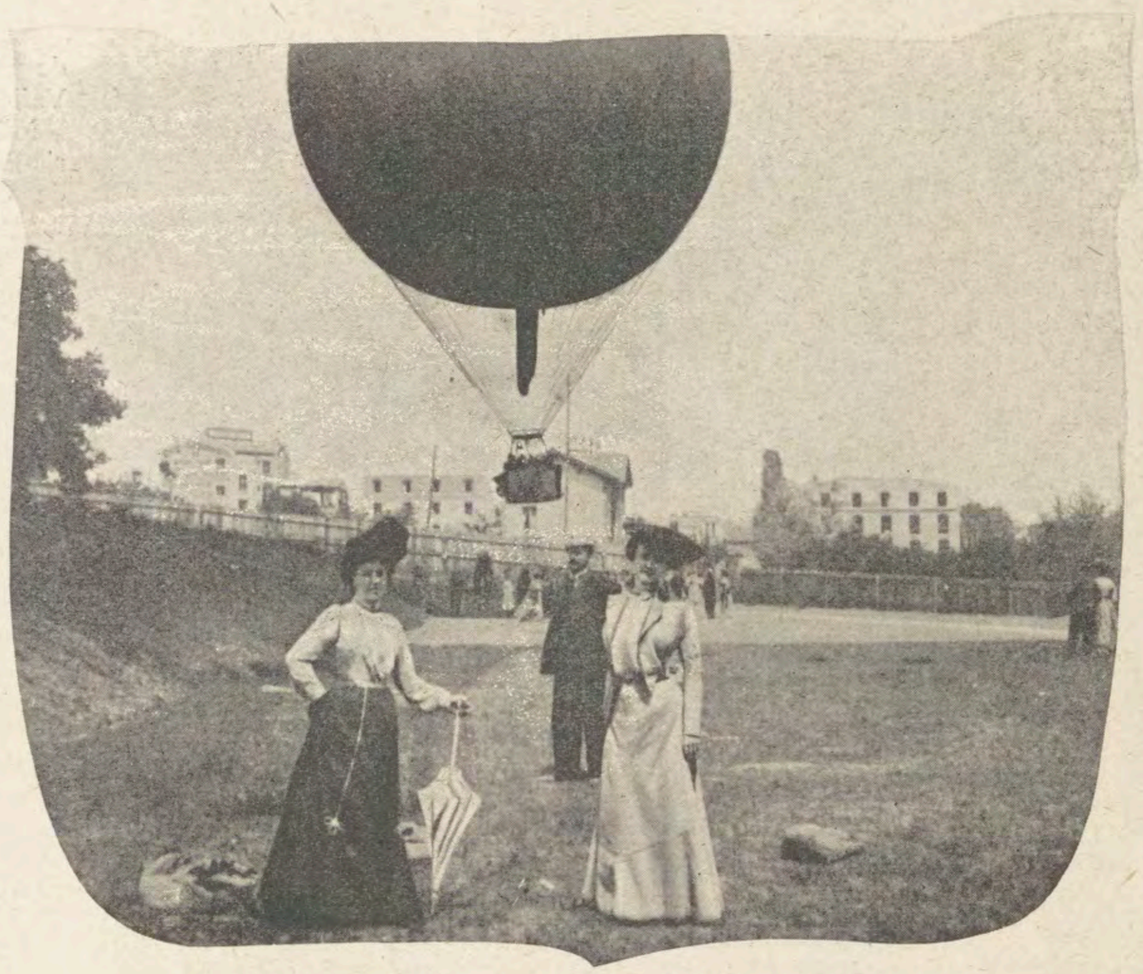
Mme Georges Besançon.

de l'Aéro-Club de France, du parc de Saint-Cloud, au mois de mai dernier. Le ballon, au nom frais, l'*Iris*, se posa doucement dans les feuillages de l'île de Rosny.

Néanmoins, le record de la jeunesse appartient à l'archiduchesse d'Autriche Immaculata, dont les... huit ans ne furent, paraît-il, nullement effrayés par le déferlement fantastique et silencieux de la mer de nuages !

Jusqu'à ce jour, une seule femme a exécuté une ascension en ballon automobile : Mlle d'Acosta, à bord du " Santos-Dumont IX ". Seule à bord du petit aéronat, moteur et hélice en marche, la délicieuse jeune fille cubaine se rendait, l'appareil maintenu par le guide-rope, de l'extrémité du champ d'entraînement de Bagatelle sur la pelouse du Polo-Club (27 juin 1903).

Mme Severo, femme de l'infortuné inventeur du *Pax*, exécuta une ascension, le 18 novembre 1901, en " sphérique ". M. et Mme Severo furent pilotés par M. Henri Lachambre. Il s'en fallut de peu que la femme d'un autre martyr de l'Idée aérienne, Mme de Bradsky, partageât le sort tragique de son mari. Le matin fatal du départ de l'aéronat, Mme de Bradsky avait pris place dans la nacelle, malgré les prières de l'aéronaute qu'elle voulait absolument accompagner. Or, le signataire de ces lignes fut heureusement assez éloquent pour persuader à Mme de Bradsky d'abandonner cette nacelle qui devait, quelques minutes plus tard, faire, au Globe de Stains, une si terrible chute !



M^lle Lapeyre
M^lle Lapeyre
qui fut pendant quelque temps détentrice de la première Coupe-Challenge de la Vie au Grand Air.

Catastrophes

19 juillet 1853. — Mort d'Emma Verdier, à Montesquiou, près de Mont-de-Marsan (traînage de montgolfière).

2 avril 1875. — Descente précipitée du ballon " l'Espérance ", parti de Rouen monté par M. et Mme Galland. Mme Galland mourut huit jours après des suites de ses blessures.

5 juillet 1891 — Mort de miss Loetta Deutley, à Ellyria (Ohio). Chute de ballon.

Mai 1902. — Mort de miss Maud Brooks, à Sheffield (descente en parachute).

2 juillet 1902. — Mort de miss Mabel Ward, à Late-Hoag (Massachusetts). Descente précipitée.

Accidents

1851. — M. et Mme Graham s'élèvent du Palais de Crystal de Londres à bord du *Victoria-Albert* dont la force ascensionnelle est insuffisante. Au départ, l'aérostat heurte un mât, tombe dans la pièce d'eau du parc pour se relever et s'abattre sur le toit d'une maison. M. et Mme Graham sont relevés sans connaissance.

18 octobre 1863. — Traînage en Hanovre du " Géant " de Nadar. Mme Nadar est retrouvée à demi étouffée sous la nacelle.

11 septembre 1879. — Fanny Godard et Kehrer, élevés d'Amsterdam, descendent dans le Zuyderzée par une nuit noire et une mer démontée. Les aéronautes sont recueillis par un navire. Fanny Godard, au cours de la manœuvre, eut un bras cassé.

31 août 1893. — Mlle Janina Mey exécute, à Saint-Pétersbourg, une descente malheureuse en parachute, et se blesse grièvement.

5 octobre 1896. — Mme Charly, montant une montgolfière, descend à Calais, sur une toiture. Des fils télégraphiques tranchent les suspentes, séparent l'enveloppe de la nacelle. Blessée, Mme Charly a cependant la force de se retenir à la toiture et d'attendre les secours.

(Cl. Shettle.)
Mlle Suzanne Boulenger et son cher ami Perle.

Mlle Berthe de Nyse.

Mlle Nanette Larroze
Dans la nacelle du "Santos-Dumont IX"

Ascensions mouvementées

8 mai 1824. — Chute d'un ballon parti de Londres, monté par miss Stocks et Harris. Ce dernier sauva la vie de miss Stocks en se précipitant dans le vide.

4 octobre 1863. — Descente vive, à Meaux, du " Géant " de Nadar où se trouvait une seule femme : la princesse de la Tour d'Auvergne.

21 août 1874. — Traînage, sur la mer du Nord, de M. et Mme Duruof, élevés de Calais à bord du " Tricolore ". Recueillis par un bateau.

FRANÇOIS PEYREY.

(A suivre.)

Le Banquet du Salon de l'Automobile et du Cycle

UN COIN DU BANQUET DANS LA SALLE DES FÊTES DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

A l'instar des années précédentes, le Salon de l'Automobile et du Cycle s'est terminé par un banquet qui réunissait, samedi dernier, dans les salons de l'Automobile-Club de France, tous ceux qui ont contribué par leur travail et leur intelligence au succès de cette magnifique fête commerciale et industrielle. Tout ce qui a nom dans l'industrie de l'automobile et du cycle avait pris place autour du baron de Zuylen, qui présidait cette brillante apothéose. Après les discours fort applaudis de MM. Rives, l'âme du succès du dernier Salon, du baron de Zuylen, du marquis de Dion, les dévoués président et vice-président de l'A.-C.-F., tout le monde s'est séparé en emportant un souvenir inoubliable de la splendeur et de la force que laisse derrière lui le 6e Salon de l'Automobile.

LA COURSE A PIED — 17 KILOMÈTRES 651 MÈTRES EN UNE HEURE

Couvrir 17 kil. 651 m. en 60 minutes n'évoque pas à l'esprit une vitesse vertigineuse, et pourtant rien n'est comparable à une telle performance accomplie à pied avec les seuls moyens naturels de l'homme, sans l'emploi d'aucune machine, d'aucun engin.

Un nouvel athlète, Léon Ségers, a réussi à inscrire son nom sur la liste des recordmen français de l'heure pédestre, en couvrant ces 17 kil. 651 m. vendredi dernier, jour de Noël, sur la belle piste de la Société Athlétique de Montrouge, à Gentilly. Le nouveau recordman de l'heure pédestre a 28 ans. Grand, bien découplé, tout en lui respire l'énergie nécessaire à un athlète pour réaliser un pareil exploit. Il a réussi là où ont déjà échoué les Ragueneau, les Cibot, les Neveu, les Filliâtre et bien d'autres coureurs de renom. Huitième recordman français de l'heure depuis la constatation officielle de ce record, il est intéressant de rappeler les noms et les performances de ses sept devanciers.

C'est à F. Cartier, du Stade Français, que revint l'honneur d'établir le premier record reconnu officiellement et accompli d'une façon régulière. Il couvrit en 1890 environ 16 kilomètres dans l'heure.

Un an après, en 1891, notre confrère Frantz Reichel, qui était alors un des meilleurs coureurs à pied du Racing Club de France, ouvrit 16 kil. 611 m. en 60 minutes.

Reichel fut longtemps détenteur du record et, malgré les assauts incessants de nombreux coureurs amateurs, ce ne fut qu'au mois d'août 1896 qu'il en fut dépossédé.

Les performances des coureurs professionnels commençaient alors à être contrôlées sérieusement. Le record fut battu par l'Anglais Len Hurst, sur la piste pédestre du vélodrome Buffalo, dans un match qu'il disputait avec le champion français de l'époque, Henri Mathlin. Hurst couvrit 16 kil. 612 m. Un mètre était ajouté au record!

Ségers

Recordman de l'heure (course à pied) avec 17 kil. 651 mètres.

Huit mois s'écoulèrent et, en mars 1897, Albert Charbonnel, qui venait de passer professionnel sous les couleurs de l'Union des Sports de France, ajouta plus de 400 mètres au record en couvrant 17 kil. 091 m. aux Pistes Fleuries, à Levallois-Perret. Les 17 kilomètres étaient franchis, nous étions déjà loin de la performance de Cartier.

Le 10 octobre de la même année, Francis Champion, de l'Union des Sports de France. Il battit le record de la bagatelle de 377 mètres, couvrant 17 kil. 468 m.

Quatre années se passent et, en 1901, Albert Charbonnel réussit à rentrer en possession du record. Dans un essai qu'il fit au Racing, l'excellent coureur, alors membre de l'Union des Sports de Paris, couvrit 17 kil. 544 m., ajoutant ainsi 76 mètres au record.

Charbonnel en resta détenteur jusqu'au 8 décembre 1902. A cette date, Henri Prévôt s'y attaqua à Gentilly, sur la même piste où s'est accomplie la performance de Ségers. Le petit coureur de l'Union des Sports de Paris manqua de très peu les 17 kil. 600 m. et fit 17 kil. 597 m.

C'est ce dernier record que Ségers vient de battre par 53 m.

Maintenant veut-on savoir ce que peut rapporter à un coureur un record aussi difficile à battre que celui de l'heure? Henri Prévôt toucha 26 francs; Ségers, plus heureux, pourra toucher 150 francs, prix offert par notre confrère l'*Auto*, si son record n'est pas battu au 1er janvier 1904.

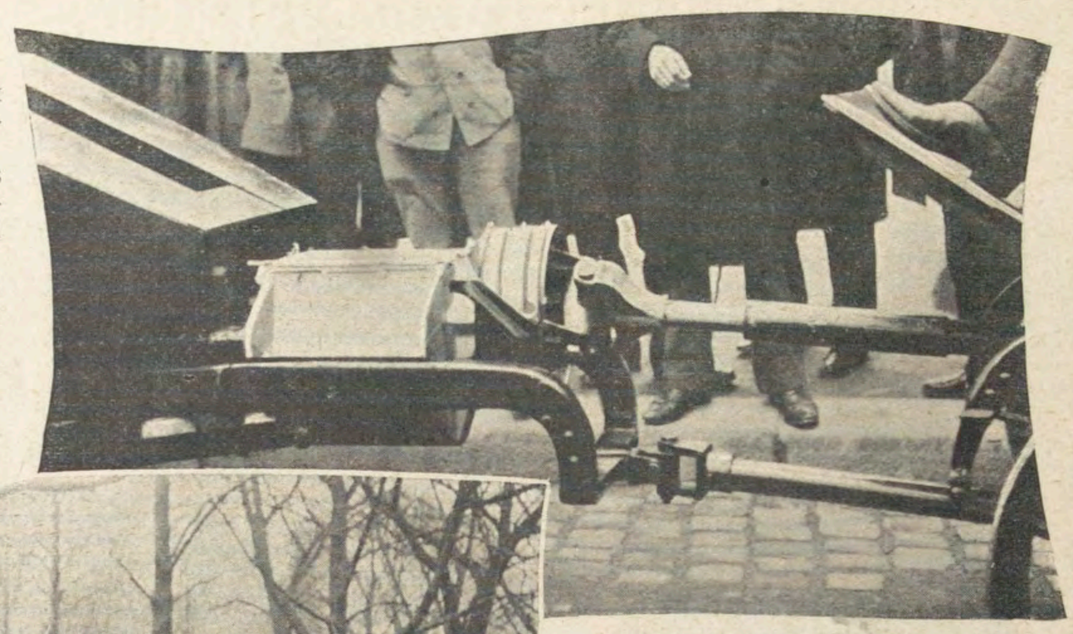
Abel Léveillé.

LE TRAIN RENARD

La question des tracteurs sur route semblait définitivement résolue et définitivement condamnée. L'attelage avait vécu et avait disparu devant une impossibilité née de la route elle-même.

Tandis que sur le rail, uni, sans côtes et sans tournants, car les virages des voies ferrées sont ce que l'on appelle en automobile de légers infléchissements, l'attelage est possible même à grande vitesse, sur route il en est tout autrement.

Il y a, en effet, deux difficultés à vaincre. Ce qui fait tout d'abord que la voiture automobile tient sur le sol malgré les cahots, nés des inégalités du sol, c'est qu'elle est motrice. Deux de ses roues du moins adhèrent donc au sol qui leur est un point d'appui, et elle n'avance que parce qu'elle adhère au sol. Il n'en est pas de même dans l'attelage, et les voitures attelées, qui doivent naturellement être légères et qui sont simplement tractées, bondissent à la surface d'un sol sur lequel les roues n'ont plus d'appui.



Le système de transmission à cardan du train Renard.

Et puis, il y a le virage. Au-dessus d'une certaine longueur d'attelage par diamètre de courbe, le train attelé ne suit plus la courbe de la machine motrice. C'est à ces deux difficultés que se sont attaqués les deux frères Renard.

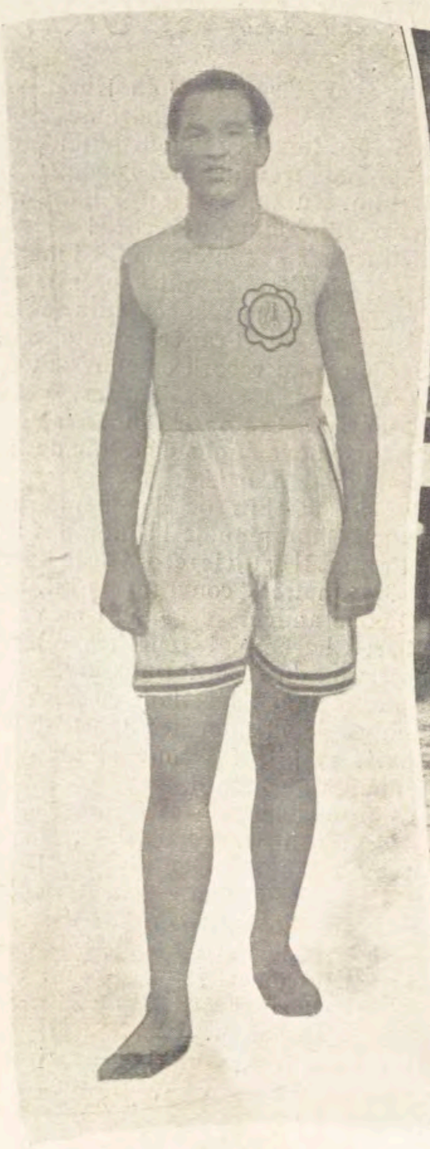
Dans ce train, chaque voiture tractée devient motrice à son tour et son attelage à la cardan oriente mathématiquement chaque véhicule comme le véhicule de tête. Le problème du train est donc résolu sur route, et c'est aux Renard qu'appartient la gloire de cette conquête.

G. P.

Cl Renard. Le train Renard.

Le Colonel et le Commandant Renard, inventeurs du train qui porte leur nom, sont au premier plan ; au volant de direction, M. Surcouf.

LE TOUR DU CHAMP DE MARS



Thomas, vainqueur de la course du Tour du Champ de Mars en 30 m. 29 s.

Le Tour du Champ de Mars. — Le départ des concurrents.

Charbonnel, second de la course du Tour du Champ de Mars en 31 m. 49 s.

La Course à pied dite "Tour du Champ de Mars" s'est disputée vendredi dernier, jour de Noël, sur une distance de 10 kilomètres. L'épreuve, qui mettait aux prises nos meilleurs pédestrians, a été gagnée par G. Thomas, après avoir couvert le parcours en 30 m. 29 s. Charbonnel s'est classé second en 31 m. 49 s.

Les Six jours de Madison-Square *(Suite)*

Walthour, vainqueur de la course de six jours de Madison-Square, après sa victoire.

Gougoltz, à la fin du sixième jour.
Comme on peut le voir, Gougoltz était quelque peu déprimé.

III (1)

Notre collaborateur Victor Breyer, qui vient d'assister à la course de six jours de Madison-Square, est de retour à Paris depuis la semaine dernière. Nos lecteurs liront avec plaisir l'article ci-dessous, dans lequel Victor Breyer nous fait part de ses impressions sur la formidable épreuve. Il nous a rapporté d'Amérique les documents intéressants et parfaitement pittoresques que nous publions ici.

✠ ✠ ✠

Le transatlantique *la Savoie*, arrivé jeudi dernier au Havre, en même temps qu'il ramenait de New-York votre serviteur, rapatriait également les équipes européennes ayant terminé les six jours de Madison-Square-Garden. Gougoltz, Contenet, Petit-Breton, Samson et Vanderstuyft, dont le retour à Paris était attendu avec impatience ont été fêtés, choyés comme il convenait, à leur débarquement à la gare Saint-Lazare.

Beaucoup d'admirateurs de nos champions avaient tenu à leur serrer la main à leur descente du train. Tous les journaux sportifs étaient représentés. Le *Vélo*, qui avait été chargé par les organisateurs new-yorkais de recueillir les engagements des coureurs européens, avait tenu à offrir à nos voyageurs, en souvenir de leur remarquable performance, une superbe médaille-breloque. Cette attention a particulièrement touché les cinq champions. « Des dollars, ça se dépense, mais une

Tandis que son équipier tourne sur la piste, Contenet prend un repos bien gagné avant d'aller le remplacer à son tour.

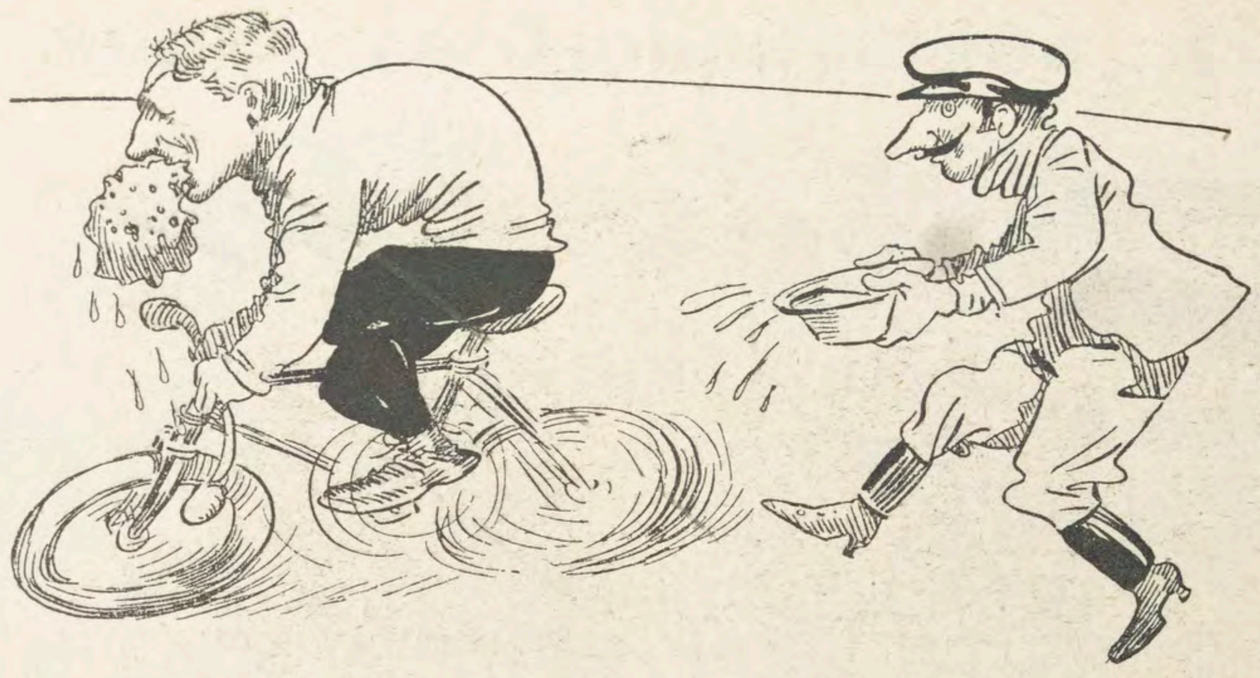
Petit-Breton et Gougoltz, le cinquième jour de la course.
Spectateurs pour quelques minutes, ils suivent en se reposant les péripéties de l'épreuve.

(1) Voir les nos 275 et 276.

médaille, ça se garde toute la vie », a dit Contenet en recevant ce prix supplémentaire auquel il ne s'attendait guère.

Maintenant que tout le monde est rentré, il est peut-être temps de rappeler brièvement les dernières péripéties de cette grande bataille internationale qui, pendant six jours et six nuits, a tenu en haleine des milliers et des milliers de sportsmen d'Amérique et d'ailleurs.

Depuis le jeudi, quatrième jour de la course et jour de ma dernière lettre, jusqu'au samedi soir, c'est-à-dire jusqu'à la fin de l'épreuve, ce fut chaque soir une cohue indescriptible dans l'immense hall de Madison-Square où était établie la piste.



Simar suce une éponge c'est une singulière façon de prendre le consommé que son manager lui tend.

Comme je l'ai déjà dit, qui n'a pas vu ce *tournament*, avec ses cent mille spectateurs qui défilent en une semaine sous le vaste hall ; cette lutte ininterrompue de six longues journées et de six longues nuits, lutte tantôt monotone, tantôt d'un acharnement sauvage ; ces campements cosmopolites qui vous font penser à une armée de bohémiens; cette piste en forme de cuvette, au centre de laquelle une véritable fête foraine tient ses assises ; enfin, les innombrables « à-côtés » de ce groupement populaire, dont les grondements emplissent la vaste nef cent quarante-deux heures durant; qui n'a pas vu tout cela, dis-je, ne peut se faire une idée de ce qu'est la course terminée de façon si sensationnelle dans la soirée du 13 décembre.

Une fois de plus, la course échappe aux équipes européennes, de même que toutes celles qui l'ont précédée. Mais cette année, comme en 1900 avec Gougoltz-Simar, notre défaite est plus qu'honorable. En tout cas, elle détruit cette fameuse légende qui veut qu'une équipe française ne puisse jamais remporter la course de six jours.

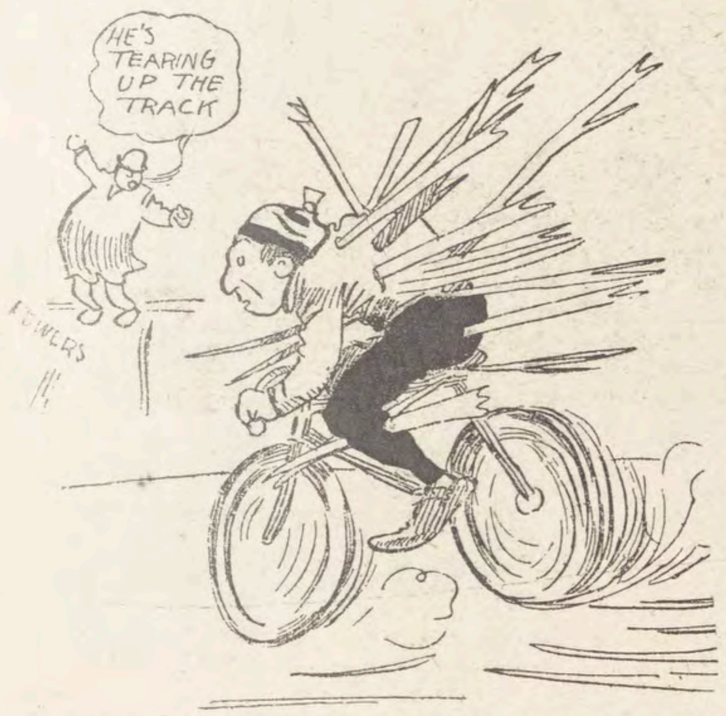
Je suis persuadé que l'an prochain, nos représentants, s'ils veulent bien s'accoupler et se préparer de longue date à la course, peuvent décrocher la timbale tant convoitée.

La façon, par exemple, dont Contenet, Breton, Vanderstuyft et Gougoltz ont suivi les démarrages des Américains nous prouve qu'avec un peu plus de méthode, ils pourront, sinon lâcher au train les coureurs américains, du moins s'empoigner avec eux, et avec chance de succès, jusqu'au dernier tour.

Vanderstuyft, le jeune coureur belge, a étonné tout le monde par l'entrain avec lequel il a marché durant cette interminable randonnée. Il est certain que si son équipier Samson, plus habitué à la route qu'à la piste, avait été un peu plus à la hauteur au début de la course, jamais le team belge n'eût perdu le contact du peloton de tête.

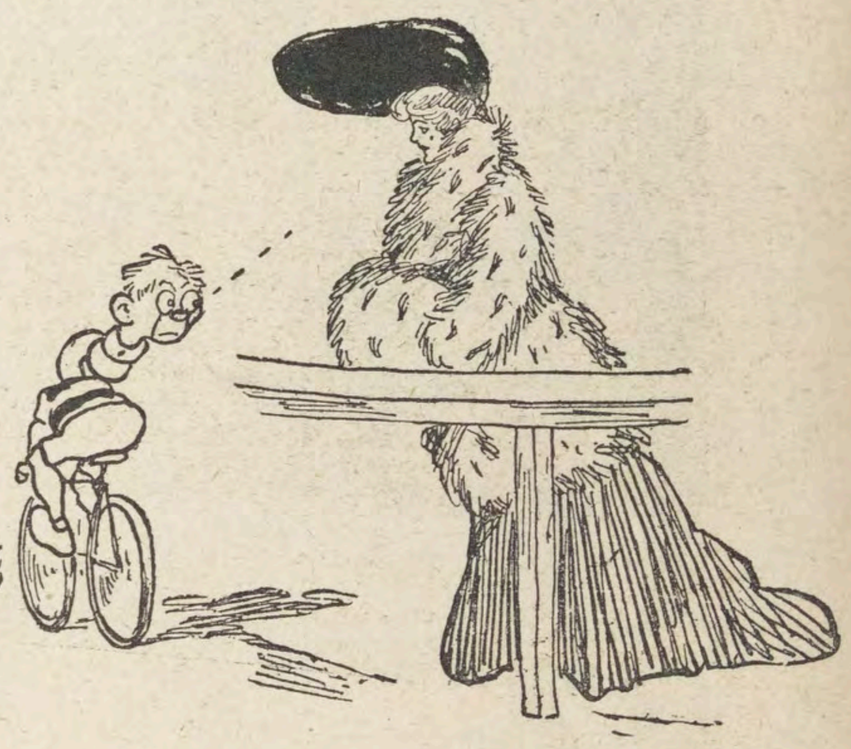
Si Vanderstuyft était le plus jeune coureur de l'épreuve, l'Américain Nat Butler était le plus vieux. Le perruquier de Cambridge, en effet, ne compte pas moins de trente-quatre saisons, dont dix ou douze passées sur les pistes cyclistes.

Comme chaque année, les grands journaux de New-York ont publié des éditions spéciales donnant, heure par heure, la position des coureurs, le tout agrémenté de photographies, de dessins et de caricatures toutes plus invraisemblables les unes que les autres. Nous en donnons ici quelques échantillons. Quant aux comptes rendus, ils dépassent comme fantaisie tout ce que l'on peut imaginer. J'en ai d'ailleurs donné des extraits dans le *Vélo*.



En tombant, Bedell a ramassé tellement d'échardes de bois que Powers, le manager de Madison, proteste : « Eh ! là-bas, vous emportez ma piste... »

Jim Kennedy, l'associé de Powers, danse le cake-walk en voyant Madison plein à craquer.



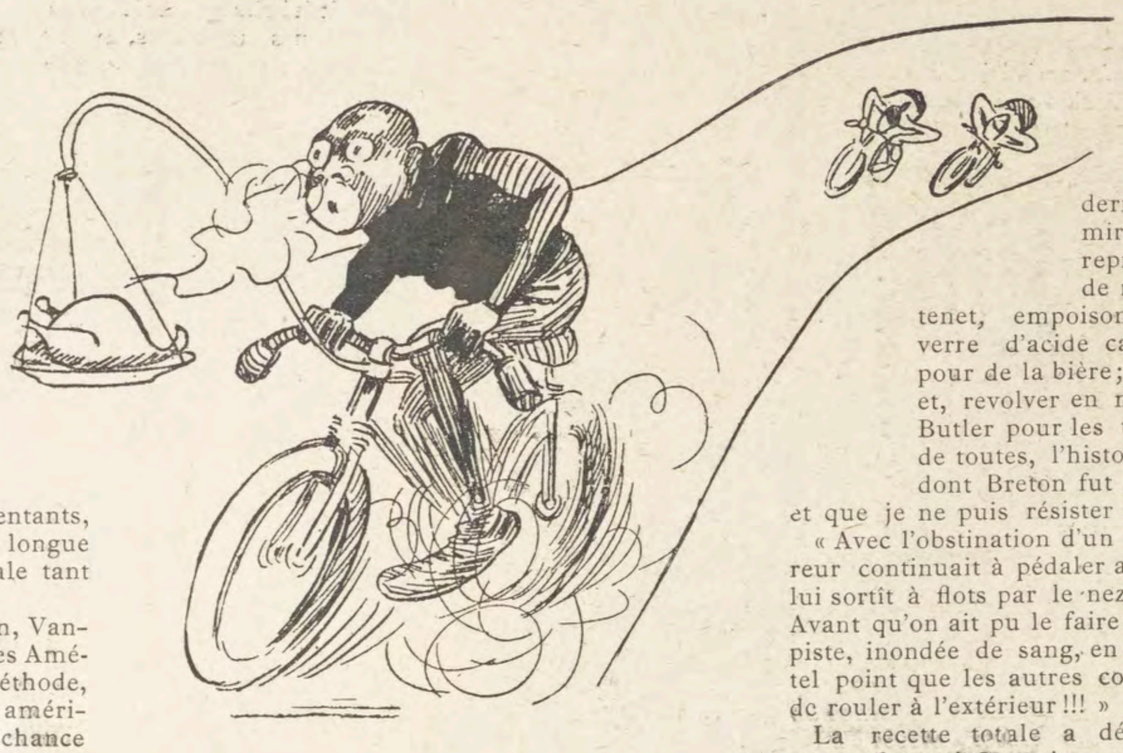
A force de se retourner pour admirer la galerie, Vanderstuyft finit par avoir un cou en tire-bouchon.

C'est ainsi que nous avons eu successivement Nat Butler, devenu aveugle à la suite d'une chute ; Gougoltz, saisi de folie le dernier jour et criant qu'un miracle allait lui permettre de reprendre ses soixante tours de retard et de gagner ; Contenet, empoisonné par l'absorption d'un verre d'acide carbonique qu'il avait pris pour de la bière ; Breton, devenu fou furieux et, revolver en main, cherchant Leander et Butler pour les tuer... Enfin, la plus belle de toutes, l'histoire du saignement de nez dont Breton fut pris, cinq minutes durant, et que je ne puis résister au désir de vous traduire :

« Avec l'obstination d'un aliéné, le malheureux coureur continuait à pédaler avec rage, bien que le sang lui sortît à flots par le nez, la bouche et les oreilles. Avant qu'on ait pu le faire descendre de vive force, la piste, inondée de sang, en était devenue glissante, à tel point que les autres coureurs se virent contraints de rouler à l'extérieur !!! »

La recette totale a dépassé 54.000 dollars, soit 220.000 francs ! On estime que MM. Powers et Kennedy empochent un bénéfice de 150.000 francs. A ce prix-là, j'organiserais des courses de six jours durant toute ma vie !

VICTOR BREYER.



La seule ambition du nègre Hedspath, un des membres de " l'anthracite-team ", était de pouvoir se payer un poulet, à la fin de la course.

FOOTBALL RUGBY — LES TOULOUSAINS A LYON

Le jour de Noël, l'Ecole vétérinaire de Toulouse a rencontré le Lyon Olympique à Lyon. Si l'on se demande par quel mystère le Lyon Olympique avait sept remplaçants, alors que l'Ecole vétérinaire de Toulouse avait son équipe sensiblement au complet, je ne peux guère répondre qu'une chose, c'est que sans doute les Toulousains, obligés de passer la nuit en chemin de fer, s'étaient résignés dès longtemps à ne pas réveillonner, tandis que les Lyonnais, — Lyon est une ville où l'on ne s'ennuie pas trop — s'étaient crus obligés de sacrifier à l'obligatoire réveillon. Il faut les comprendre sans les excuser.

Cela s'est traduit d'ailleurs par une raclée magistrale. D'abord, aux attaques successives des Toulousains très vites et marchant avec les trois-quarts, les avants lyonnais, très puissants, opposent une résistance sérieuse, pénétrant même de temps en temps les lignes adverses, et réussissent quelques tenus assez intéressants, non d'ailleurs sans que Toulouse soit parvenu, presque dès le commencement, à marquer un essai.

Puis c'est la reprise. De terribles passes amènent à tout instant les Toulousains chez les Lyonnais ; les essais se succèdent ; les Lyonnais ne peuvent plus résister, le réveillon pèse sur eux; les paupières clignent, les fronts se rident, les jambes se raidissent, la tête est ailleurs. Ils font ce qu'ils peuvent, et si la défense, qui veut avoir l'air énergique, produit quelque effet, le résultat est déplorable.

Il convient néanmoins de féliciter les trente braves qui ont disputé cette partie qui ne fut pas sans imprévu.

A. F.

Une touche aux Toulousains.

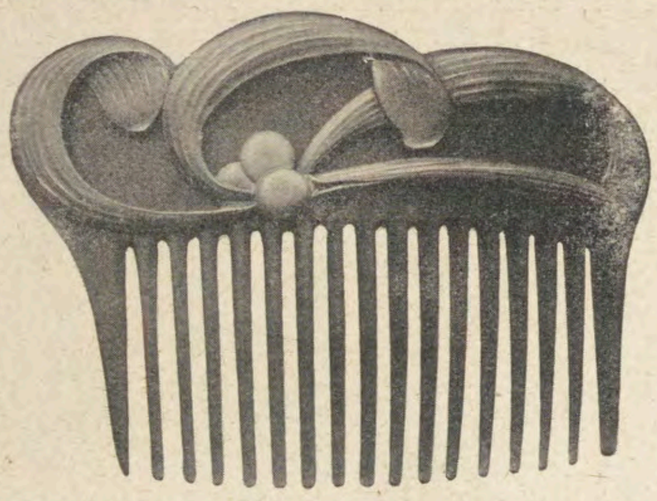
(Clichés Popineau.)

L'équipe du Lyon Olympique battue par l'Union Sportive de l'Ecole vétérinaire de Toulouse (18 points à 0).

L'équipe de l'Union Sportive de l'Ecole. Vétérinaire de Toulouse qui a battu l'équipe du Lyon Olympique par 18 points à 0.

Le Peigne "Femina"

(Modèle Beaudoin.) Art nouveau, le motif figurant une branche de gui gaulois, patinée or, avec trois boules patinées argent. Cet admirable bijou ne vaut pas moins de 20 francs. Il suffit de le demander en s'abonnant à la "Vie au Grand Air" et de joindre au montant de l'abonnement 3 fr. 50 pour l'écrin modern-style et les frais. Etranger, 6 francs.



Les Nouvelles Primes offertes aux Abonnés

de la "VIE AU GRAND AIR"

Au moment de l'époque des étrennes, la

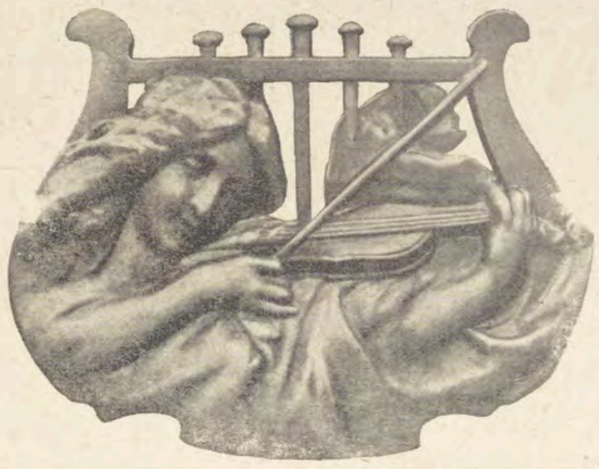
VIE AU GRAND AIR

désireuse d'offrir à ses abonnés un souvenir qui, par sa valeur et son caractère de luxe, sera apprécié par tous, a décidé de leur faire profiter des avantages offerts aux abonnés de "Femina" et de "Musica".

Les anciens abonnés de la "Vie au Grand Air" pourront profiter de ces primes en renouvelant dès maintenant leur abonnement

La Boucle de Ceinture "Musica"

Cette délicieuse boucle en patiné or, art nouveau, a été créée par l'artiste joaillier Beaudoin. Ce bijou, qui serait certainement vendu de 18 à 20 francs rue de la Paix, sera envoyé à tout abonné de la "Vie au Grand Air" qui nous en fera la demande ; il suffit simplement d'ajouter 3 fr. 50 au montant de l'abonnement pour l'écrin modern-style et les frais divers. Etranger, 6 francs



En dehors de ces primes féminines, nous tenons toujours à la disposition de nos abonnés celles dont nous donnons ci-dessous l'énumération :

1° Un carton protecteur

permettant de conserver les derniers numéros de la *Vie au Grand Air* : inscription en lettres d'or, ferrures en cuivre, **valeur 3 fr.** (pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).

2° Une carte routière de la France

$1^m30 \times 1^m60$, établie à l'échelle du 1/800.000e, **valeur 4 fr.** (pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).

3° Un abonnement de 3 mois à "Femina"

la revue idéale de la femme et de la jeune fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leur femme, mère, fille, sœur ou amies, **valeur 3 fr.** (pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).

4° Dix lignes dans les Petites Annonces

à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport, **valeur 10 fr.**

5° 5 0/0 de remise

sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus dans nos Bureaux.

Notre abonnement est donc, en réalité, plus que remboursé, puisque la valeur totale des primes dépasse 20 francs, alors que l'abonnement ne coûte que 16 francs pour Paris et 20 francs pour les départements. Nous demandons un délai de quinze jours pour la livraison de ces primes.

AUTOUR DES SPORTS

L'ATHLÉTISME A LYON

Le Comité décentralisateur de l'U. V. F., à Lyon, qui est à la tête du sport cycliste dans le Sud-Est et qui, en plus du cyclisme, encourage tous les autres sports, vient de

UNE SÉANCE D'ENTRAINEMENT AU CLUB ATHLÉTIQUE AMATEUR DE LYON

donner à Lyon un nouvel élan aux sports athlétiques tels que poids, haltères, luttes, etc., en montant une section athlétique dont nous donnons ci-dessus la photographie d'une séance d'entraînement.

Installée depuis deux mois seulement au gymnase Rouch, cette section compte déjà plus de cent membres qui reçoivent « gratuitement » deux fois par semaine des leçons de luttes, poids, haltères et gymnastique, sous l'œil exercé de professeurs. L'U. V. F. va organiser des concours mensuels et championnats pour ses membres et affiliés. C'est là un exemple que devrait suivre le personnel consulaire dans toute la France.

LE FOOTBALL A ALGER

Un match de football-rugby mettait aux prises, ces jours derniers à Alger, l'équipe

L'ÉQUIPE DE FOOTBALL DES MARINS DE L'AVISO "CASABIANCA"

de football des marins du *Casabianca*, aviso-torpilleur de l'Escadre de la Méditerranée, et l'équipe du Sporting Club Algérois. La rencontre s'est terminée par la victoire de cette dernière équipe par 3 points (un essai) à 0. Le match a été particulièrement animé, et les marins footballeurs ont opposé une belle résistance à leurs adversaires.

L'ÉQUIPE DE FOOTBALL DU SPORTING CLUB ALGÉROIS victorieuse du match contre les marins du "Casabianca"

LES 100 KILOMÈTRES DE L'U. S. CASTRAISE

L'Union Sportive Castraise vient de faire disputer une épreuve de 100 kilomètres pour l'obtention du Brevet Militaire. Cette épreuve, qui mettait aux prises les meilleurs coureurs de la région, a été gagnée par un concurrent qui partait outsider, le jeune Georges Rieux. Ce dernier a couvert la distance en 3 h. 50 m., malgré un fort vent debout.

LES TROIS PREMIERS ARRIVANTS des 100 kilomètres de l'U. S. Castraise.

Les Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

0 FR. 75 la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : **1 fr. 50** *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

AUTOMOBILES

Une Voiture électrique de la Société des Voitures électromobiles, landaulet 4 places en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs, visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (2041)

Auto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour les voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, Mors, Renault frères, etc., avec carrosseries de grand luxe, au gré des clients. Garage modèle. Atelier de réparations. (01272)

A vendre, DIETRICH, 24 chx, 1903, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 24 chx, KREBS, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 15 chx, 1903, KREBS, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 12 chx, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 8 chx, tonneau.
PANHARD-LEVASSOR, 7 chx, tonneau, neuve.
RENAULT, 14 chx, tonneau, neuve.
CLEMENT, 12 chx, tonneau, neuve.
CLEMENT, 8 chx, tonneau, occasion.
DE DION-BOUTON, 9 chx, tonneau, occasion.
Toutes ces voitures disponibles en magasin.
E. Loste, 37, r. Brunel. Tél. 555-43. (01273)

Grand choix de moteurs de Dion et Aster d'occasion, de toutes forces. Je vends et j'achète tous les moteurs de ces deux marques. Accessoires en gros, 263 *bis*, boulevard Pereire, Paris. (01274)

Offre cause achat nouvelle voiture, coupé Delahaye, 12 HP, appartenant à Madame la duchesse d'Uzès douairière, visible chez Delahaye, 10, rue du Banquier, Paris. (01275)

Motocyclette F. N. 1903, Etat neuf, 600 fr. Ecrire : Sue, 17, rue Boissonnade. (01276)

CHEVAUX

Poney 1 m. 50, beaucoup de sang, attelé et monté, gros sauteur, 5 ans, 1100 francs. Lacoste, 29, rue Ducau, Bordeaux. (01277)

DEMANDES DE CAPITAUX

Très sérieux. — Demande commanditaire ou associé, apport 20 à 30.000 francs, pour représentation à Lyon d'une première marque, cycles, automobiles, armes, articles de sports, etc. Affaire exceptionnelle et de tout premier ordre. Ecrire : Grand International Office, Lyon. (01278)

OCCASIONS

A vendre, au plus offrant, les quatre premières années de la *Vie au Grand Air* complètes et en très bon état. M. Paul Lelu, 39, rue d'Aboukir, à Courbevoie. (01279)

Occasion. — A vendre 222 premiers numéros *Vie au Grand Air*, au plus offrant. (01280)

OFFICIERS MINISTÉRIELS

HOTEL à Paris, 7, rue Léo-Delibes. Contenance, 351m18 env. Libre locat. M. à p. 150.000 fr. A adj. sur 1 ench. Ch. not. Paris, le 19 janvier. S'ad. à Me SALLE, notaire, 154, boul. Haussmann.

VENTE Etude de Me RIGAULT, notaire, boulevard Sébastopol, 31, le 5 janvier 1904, à 2 heures.
FONDS CONSTRUCTEUR MECANICIEN
RUE DE TILSITT, 32, à PARIS.
Clientèle, matériel, droit au bail, BREVET pour ALLUMEUR ELECTRIQUE, pour MOTEUR HYDRO-CARBURE.
Mise à prix 5.000 fr. consig. p. enchérir 200 fr. S'adr. RIGAULT, notaire, POSTEL et Vivet, avoués, à Paris.

MAISON à PARIS, QUAI VALMY, 15. Cont. 287m90 env. Revenu brut 6.600 fr. M. à p. 70.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 26 janvier 1904. S'ad. aux Notaires Mes Massion et PRUD'HOMME, r. Gaillon, 6.

Département de la Seine. Terrains de Mazas
TERRAIN ANGLE, r. Michel-Chasles et Parrot. S. 507m66. M. à p. 240 fr. l. m. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 12 janv. 1904. S'ad. Mes DELORME et MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. Pyramides. Dép. de l'ench.

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. de Paris, 19 janv. 1904.
TERRAIN D'ANGLE
Avenue du **TROCADERO** et rue **VILLEBOIS-MAREUIL**
(Pompe à feu de Chaillot). S. totale 562m76. M. à prix 243.918 fr. S'adr. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. des Pyramides, et DELORME, r. Auber, 11. D. de l'ench.

PROPRIÉTÉ à Paris, 62-64, rue Truffault. Mise à prix, 100.000 fr. A adj. sur 1 ench. Ch. not. 19 janv. S'ad. Mes Alb. Girardin, Lardy et THÉRET, 24, boul. Saint-Denis. Dép. de l'ench.

Gde PROPté Gd Hôtel Jabach à Paris, 42, r. St-Merri Ce 1.350m. Rev. br. 48.135 fr. M. à pr. 400.000 f. Adj. s. 1 ench. Ch. n. Paris, 26 janv. S'ad. not. Mes Labouret, Prud'homme, Moyne, Robineau et PLOCQUE, 1, r. d'Hauteville. Dép de l'enchère.

VENTE au Palais, le 21 janvier 1904, à 2 heures.
UNE MAISON A PARIS
14 RUE DE LA JONQUIÈRE
Revenu brut environ . . . . . 8.800 francs.
Mise à prix . . . . . 121.334 francs.
S'adresser à Mes COLLIN, avoué, 19, boulevard de Strasbourg, Duplan, Ducaruge, avoués.

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS
HIVER 1903-1904
EXCURSIONS
aux Stations Thermales et Hivernales des
PYRÉNÉES et du GOLFE de GASCOGNE
Arcachon - Biarritz - Dax - Pau
Salies-de-Béarn, etc.
Tarif spécial G. V. n° 106 (Orléans)

Des Billets d'Aller et Retour, avec réduction de 25 % en 1re classe et de 20 % en 2e et 3e classes, sur les prix calculés au tarif général d'après l'itinéraire effectivement suivi, sont délivrés toute l'année, à toutes les stations du réseau de la Compagnie d'Orléans, pour les stations thermales et hivernales du réseau du Midi, et notamment pour : ARCACHON, BIARRITZ, DAX, GUETHARY (halte), HENDAYE, PAU, SAINT-JEAN-DE-LUZ, SALIES-DE-BEARN, etc.

Durée de validité : **33** jours, non compris les jours de départ et d'arrivée.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE
Fêtes de Noël et du Jour de l'An

A l'occasion des Fêtes de Noël et du Jour de l'An, les coupons de retour des billets d'aller et retour délivrés à partir du 23 Décembre 1903 seront tous valables jusqu'aux derniers trains de la journée du 6 Janvier 1904.

CRITÉRIUM DU QUART DE LITRE

Le Stand de la maison
Géorgia Knap
(de Troyes)
a attiré au Salon de l'Automobile la foule des véritables connaisseurs, qui voulaient se rendre acquéreurs de la motocyclette dont la transmission directe à la roue d'arrière supprime les nombreux ennuis auxquels furent exposées jusqu'à ce jour les motocyclettes.

1er, MIGNARD
Sur Motocyclette GÉORGIA KNAP
(de Troyes)
battant 50 marques et 89 concurrents

SAVON DENTIFRICE VIGIER Le Meilleur Dentifrice Antiseptique Pour l'ENTRETIEN des DENTS, GENCIVES, MUQUEUSES, et ÉVITER les ACCIDENTS de la BOUCHE. — BOITE PORCELAINE, 3 Fr. SAVONS HYGIENIQUES et MÉDICAMENTEUX à tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Boraté, etc. — PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

LAIT de VIOLETTES SAVON CRÈME | POUDRE ESSENCE
GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qualités requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEINT**.
Se méfier des Produits artificiels. — SOCIÉTÉ HYGIÉNIQUE, Paris, et bons Parfumeurs.